# TÀI LIỆU

# HƯỚNG DẪN SỬA CHỮA

# SERVICE MANUAL

(Phụ lục bổ sung)

## Honda Air Blade 110 2012

## (ACA110CBF-B)



# 24. PHỤ LỤC ACA110CBF-B

# Đôi lời về vấn đề an toàn

## Thông tin bảo dưỡng

Những thông tin về bảo dưỡng và sửa chữa trong tài liệu này được sử dụng bởi những kỹ thuật viên có tay nghề và trình độ kỹ thuật. Nếu cố thực hiện các công việc sửa chữa mà không có kiến thức, dụng cụ và thiết bị yêu cầu có thể gây tổn thương cho bạn hoặc cho người khác. Thậm chí có thể làm hỏng xe và gây mất an toàn khi sử dụng.

Trong hướng dẫn bảo trì này, chúng tôi mô tả các phương pháp và quy trình thực hiện công việc sửa chữa và bảo dưỡng. Trong đó có một số hạng mục yêu cầu phải sử dụng các dụng cụ và thiết bị chuyên dùng. Bất cứ ai có ý định thực hiện công việc thay thế chi tiết, một quy trình bảo dưỡng hay sử dụng dụng cụ không theo khuyến cáo của Honda phải tự chịu trách nhiệm về những nguy hiểm có thể xảy đến đối với an toàn của bản thân và an toàn điều khiển xe.

Nếu cần thiết phải thay thế một phụ tùng, chi tiết nào đó nên sử dụng phụ tùng chính hiệu của Honda với đúng mã số phụ tùng hoặc loại phụ tùng tương đương. Chúng tôi đặc biệt khuyến cáo các bạn không nên sử dụng phụ tùng không chính hiệu hoặc phụ tùng kém chất lượng để thay thế.

## Vì sự an toàn của khách hàng

Việc bảo dưỡng đúng phương pháp là cốt yếu đảm bảo cho sự an toàn của khách hàng và ổn định của xe. Bất cứ lỗi hay sơ suất nào trong khi bảo dưỡng cũng có thể gây mất an toàn khi điều khiển xe, gây hư hỏng xe hay gây thương tích cho người khác.

**⚠ KHUYẾN CÁO**

Thực hiện bảo dưỡng hay sửa chữa không đúng có thể gây mất an toàn, thương tích hoặc nguy hiểm cho khách hàng.

Thực hiện theo quy trình và những lưu ý được mô tả trong hướng dẫn này và sử dụng các dụng cụ khác một cách cẩn thận.

## Vì sự an toàn của bạn

Vì hướng dẫn này chỉ sử dụng cho các kỹ thuật viên do đó chúng tôi không đề cập đến những cảnh báo về an toàn cơ bản (ví dụ mang găng khi làm việc với các chi tiết nóng). Nếu bạn chưa được đào tạo về an toàn hoặc thấy không tự tin về các hiểu biết an toàn dịch vụ thì chúng tôi khuyến cáo bạn không cố gắng thực hiện các công việc hay quy trình được mô tả trong cuốn sách này.

Chúng tôi chỉ đưa ra một số lưu ý an toàn quan trọng sau đây. Tuy nhiên, chúng tôi không thể cảnh báo hết được những nguy hiểm có thể nảy sinh trong quá trình thực hiện bảo trì hoặc sửa chữa. Chỉ có bạn mới có thể quyết định được có nên tự thực hiện công việc đó hay không.

**⚠ KHUYẾN CÁO**

Không thực hiện theo hướng dẫn và lưu ý có thể gây thương tích và nguy hiểm cho bạn.

Do vậy, thực hiện theo các quy trình, lưu ý trong hướng dẫn bảo trì này một cách cẩn thận.

## Một số lưu ý quan trọng về an toàn

Hãy chắc chắn là bạn đã hoàn toàn hiểu các nguyên tắc an toàn về dịch vụ tại cửa hàng và phải có đầy đủ trang phục bảo hộ và sử dụng các thiết bị an toàn. Khi thực hiện bất cứ công việc bảo dưỡng nào cần đặc biệt chú ý những vấn đề sau:

- Đọc kỹ các hướng dẫn trước khi thực hiện công việc bảo dưỡng; chắc chắn là bạn có đầy đủ dụng cụ; thiết bị hoặc chi tiết; phụ tùng thay thế và có đủ tay nghề cần thiết để thực hiện công việc đó một cách an toàn và hoàn chỉnh.
- Bảo vệ mắt của bạn bằng đúng loại kính bảo hộ;mặt nạ mỗi khi bạn thực hiện công việc khoan; mài; hoặc làm việc ở khu vực có khí/chất lỏng nén; lò xo hoặc thiết bị tích năng lượng khác. Nếu có bất kỳ sự không chắc chắn nào, hãy đeo kính bảo vệ mắt.
- Sử dụng trang phục bảo hộ khi cần thiết ví dụ như giày hoặc găng tay bảo hộ. Làm việc với các chi tiết nóng; hoặc sắc, nhọn có thể gây bỏng hoặc bị thương cho bạn. Vì vậy, trước khi bạn tiếp xúc với các chi tiết có khả năng gây thương tích cho bản thân thì hãy sử dụng găng tay bảo hộ.
- Tự bảo vệ bản thân và người khác mỗi khi nâng xe. Mỗi khi bạn nâng xe lên bằng phương tiện tời hay kích thì luôn phải đảm bảo chắc chắn phương tiện đó có thiết bị nâng. Hãy sử dụng kích đỡ.

Chắc chắn là bạn đã tắt máy trước khi thực hiện bất cứ công việc bảo dưỡng nào, trừ khi có hướng dẫn khác. Điều này sẽ giúp bạn hạn chế những nguy cơ tiềm ẩn sau:

- Nhiễm độc khí CO từ khí xả của động cơ. Đảm bảo đủ độ thoáng tại khu vực bạn vận hành động cơ.
- Bỏng do các chi tiết nóng hoặc dung dịch làm mát. Hãy để động cơ và hệ thống xả nguội trước khi thực hiện bảo dưỡng.
- Tổn thương do các chi tiết chuyển động. Nếu hướng dẫn yêu cầu phải chạy máy thì phải đảm bảo bàn tay, các ngón tay và quần áo không bị vướng vào vị trí chuyển động.

Hơi xăng và khí hydro từ bình điện là chất có thể gây cháy nổ. Để giảm thiểu khả năng gây cháy nổ, hãy cẩn thận khi làm việc ở khu vực có hơi xăng và bình điện.

- Chỉ sử dụng các dung môi không cháy, không sử dụng xăng để rửa các chi tiết.
- Không xả hoặc chứa xăng vào bình hở không có nắp.
- Không để thuốc lá, tia lửa điện hoặc các nguồn nhiệt ở khu vực có xăng hoặc bình điện.

# HƯỚNG DẪN SỬ DỤNG TÀI LIỆU

Tài liệu này mô tả quy trình bảo dưỡng cho xe ACA110CBF-B.

Tham khảo thêm hướng dẫn bảo trì của xe ANC110-9 (KVGM) về các quy trình và dữ liệu không được đề cập trong tài liệu này.

Vì sự an toàn của bạn và những người xung quanh là rất quan trọng. Trong tài liệu này chúng tôi đưa ra một số lưu ý về an toàn và những thông tin khác để giúp bạn có thể đưa ra được những quyết định sáng suốt. Tuy nhiên nó không thể cảnh báo hết mọi nguy hiểm liên quan đến vấn đề bảo dưỡng khi thực hiện bảo dưỡng loại xe này.
Vì vậy, bạn phải tự đưa ra những quyết định đúng đắn nhất.
Bạn có thể tìm thấy những thông tin về an toàn dưới các dạng sau:

- Nhãn an toàn – dán trên xe
- Thông báo về an toàn – đứng trước là một biểu tượng cảnh báo ⚠ và một trong ba từ sau NGUY HIỂM, KHUYẾN CÁO, hoặc CẨN THẬN. Những thông tin này có ý nghĩa như sau:

**⚠ NGUY HIỂM** Bạn SẼ bị NGUY HIỂM hay THƯƠNG TÍCH NGHIÊM TRỌNG nếu không thực hiện theo hướng dẫn.

**⚠ KHUYẾN CÁO** Bạn CÓ THỂ bị NGUY HIỂM ĐẾN TÍNH MẠNG hay THƯƠNG TÍCH NGHIÊM TRỌNG nếu không thực hiện theo hướng dẫn.

**⚠ CẨN THẬN** Bạn CÓ THỂ bị THƯƠNG TÍCH nếu không thực hiện theo hướng dẫn.

- Các hướng dẫn – Cách bảo dưỡng xe đúng cách và an toàn.

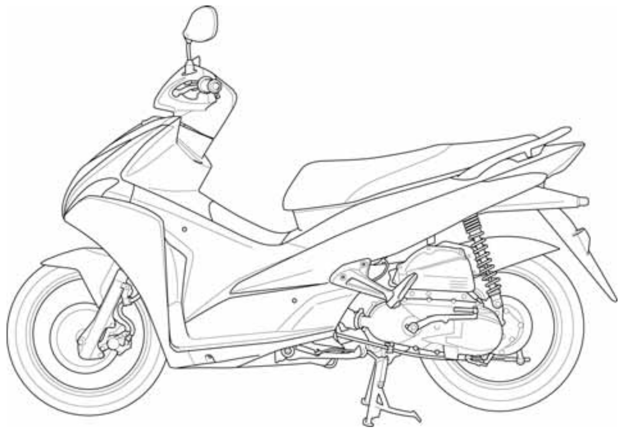
Khi đọc Hướng dẫn này, bạn sẽ gặp một số thông tin đứng trước nó là một biểu tượng **CHÚ Ý**. Mục đích của những thông tin trong phần này là giúp tránh được những hư hỏng đến xe của bạn hoặc các tài sản khác và có thể ảnh hưởng đến môi trường.



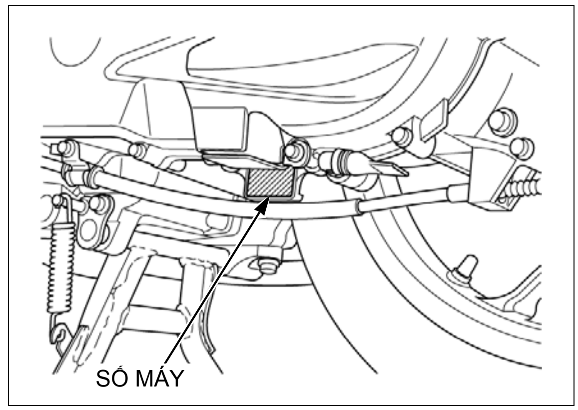

**VĂN PHÒNG XUẤT BẢN TÀI LIỆU DỊCH VỤ**

Ngày xuất bản: Tháng 3, 2011.

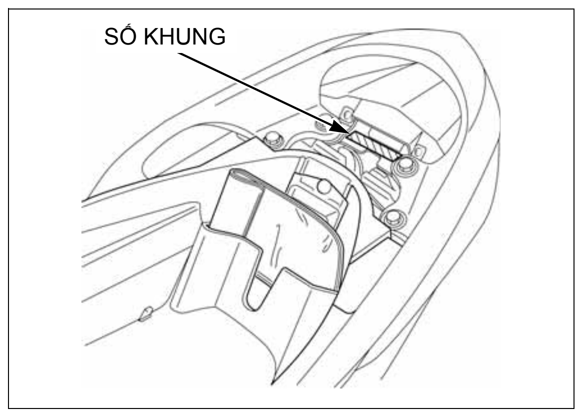
# NHẬN BIẾT ĐỜI XE



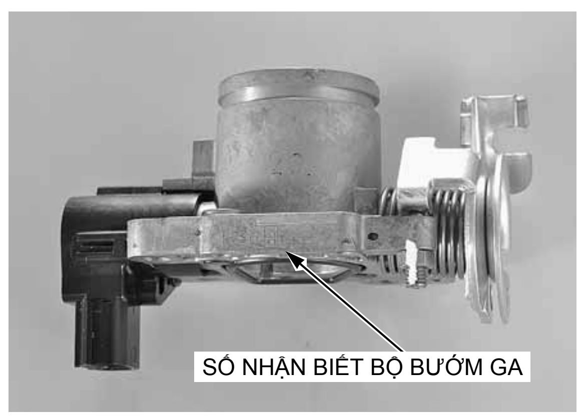
Số máy được đóng ở phía dưới bên trái nắp máy.




Số khung được đóng phía bên trên khung, dưới ngàm yên như hình vẽ.




Số nhận biết bộ bướm ga được đóng phía dưới thân bướm ga.



# THÔNG SỐ KỸ THUẬT CHUNG

| MỤC | | | | THÔNG SỐ KĨ THUẬT |
|---|---|---|---|---|
| CÁC KÍCH THƯỚC | Chiều dài | | | 1.890 mm (74,4 in) |
| | Chiều rộng | | | 680 mm (26,8 in) |
| | Chiều cao | | | 1.099 mm (43,3 in) |
| | Khoảng cách trục bánh xe | | | 1.273 mm (50,1 in) |
| | Chiều cao yên xe | | | 772 mm (30,39 in) |
| | Chiều cao gác chân | | | 255 mm (10,04 in) |
| | Khoảng sáng gầm xe | | | 133,0 mm (5,2 in) |
| | Trọng lượng bản thân | | | 109,0 kg (240,3 lbs) |
| KHUNG | Kiểu khung xe | | | Loại sóng dưới |
| | Giảm xóc trước | | | Phuộc ống lồng |
| | Hành trình giảm xóc trước | | | 81,0 mm (3,19 in) |
| | Giảm xóc sau | | | Càng sau |
| | Hành trình giảm xóc sau | | | 80,0 mm (3,3 in) |
| | Kích cỡ lốp trước | | | 80/90 - 14M/C40P |
| | Kích cỡ lốp sau | | | 90/90 - 14M/C46P |
| | Nhãn hiệu lốp | | Trước/Sau | NF66/NR83 (IRC) |
| | Phanh trước | | | Phanh đĩa thủy lực |
| | Phanh sau | | | Phanh cơ khí guốc phanh giãn trong |
| | Góc nghiêng phuộc trước | | | 26°40’ |
| | Chiều dài vết quét | | | 84,0 mm (3,31 in) |
| | Dung tích bình xăng | | | 4,5 lít (1,19 US gal, 0,99 lmp gal) |
| ĐỘNG CƠ | Đường kính xy lanh và hành trình piston | | | 50,0 x 55,0 mm (1,97 x 2,17 in) |
| | Dung tích xy lanh | | | 108,0 $cm^3$ (6,59 cu-in) |
| | Tỷ số nén | | | 11,0 : 1 |
| | Truyền động xu páp | | | Hai xu páp, truyền động xích đơn SOHC |
| | Xu páp hút | mở | khi nâng 1 mm (0,04 in) | 5° Trước điểm chết trên |
| | | đóng | khi nâng 1 mm (0,04 in) | 30° Sau điểm chết dưới |
| | Xu páp xả | mở | khi nâng 1 mm (0,04 in) | 30° Trước điểm chết dưới |
| | | đóng | khi nâng 1 mm (0,04 in) | 0° Sau điểm chết trên |
| | Hệ thông bôi trơn | | | Bơm ướt và áp suất cưỡng bức |
| | Kiểu bơm dầu | | | Bơm bánh răng |
| | Hệ thống làm mát | | | Dung dịch làm mát |
| | Lọc gió | | | Lọc giấy nhờn |
| | Trọng lượng động cơ khô | | | 27,3 kg (60,2 lbs) |
| HỆ THỐNG CẤP NHIÊN LIỆU | Loại | | | PGM-FI (Phun xăng điện tử) |
| | Trụ ga | | | 22 mm (0,9 in) hoặc tương đương |
| TRUYỀN ĐỘNG | Hệ thống ly hợp | | | Khô, ly hợp ly tâm tự động |
| | Tỉ số đai truyền động | | | 2,53 : 1 - 0,85 : 1 |
| | Truyền động cuối cùng | | | 10,625 (51/18 x 45/12) |
| HỆ THỐNG ĐIỆN | Hệ thống đánh lửa | | | Bán dẫn hoàn toàn |
| | Hệ thống khởi động | | | Cần khởi động và mô tơ khởi động điện |
| | Hệ thống sạc | | | Máy phát xoay chiều AC |
| | Tiết chế/chỉnh lưu | | | Loại bán dẫn |
| | Hệ thống chiếu sáng | | | Bình điện |

# HỆ THỐNG BÔI TRƠN

Đơn vị: mm (in)

| MỤC | | TIÊU CHUẨN | GIỚI HẠN SỬA CHỮA |
|---|---|---|---|
| Dung tích dầu máy | Sau khi xả | 0,7 lít (0,7 US qt, 0,6 lmp qt) | – |
| | Sau khi tháo rã | 0,8 lít (0,8 US qt, 0,7 lmp qt) | – |
| Dầu máy khuyến cáo | | Dầu Honda 4 thì hoặc loại tương đương<br>Phân loại API: SG hoặc cao hơn<br>Tiêu chuẩn JASO T 903: MB<br>Độ nhớt: SAE 10W-30 | – |
| Rô to bơm dầu | Khe hở đỉnh | 0,15 (0,006) | 0,20 (0,008) |
| | Khe hở thân | 0,15 – 0,21 (0,006 – 0,008) | 0,35 (0,014) |
| | Khe hở bên | 0,05 – 0,10 (0,002 – 0,004) | 0,12 (0,005) |

# HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU (PGM-FI)

| MỤC | | THÔNG SỐ KĨ THUẬT |
|---|---|---|
| Số nhận biết bộ bướm ga | | GQRKA |
| Tốc độ cầm chừng động cơ | | Tối thiểu 1.700 ± 100 (vòng/phút) |
| Hành trình tự do tay ga | | 2 – 6 mm (0,1 – 0,2 in) |
| Điện trở cảm biến ECT | (40°C/104°F) | 1,0 – 1,3 kΩ |
| | (100°C/212°F) | 0,1 – 0,2 kΩ |
| Điện trở kim phun xăng (20°C/68°F) | | 9 – 12 Ω |
| Áp suất nhiên liệu cầm chừng | | 294 kPa (3,0 kgf/cm$^2$, 43 psi) |
| Lưu lượng bơm (tại 12 V) | | Tối thiểu 98 cm$^3$ (3,3 US oz, 3,4 Imp oz) /10 giây |

# HỆ THỐNG LÀM MÁT

| MỤC | | THÔNG SỐ KĨ THUẬT |
|---|---|---|
| Dung tích dung dịch làm mát | Két tản nhiệt và động cơ | 0,44 lít (0,46 US qt, 0,39 lmp qt) |
| | Bình dự trữ | 0,34 lít (0,36 US qt, 0,30 lmp qt) |
| Áp suất giảm nắp tản nhiệt | | 108 – 137 kPa (1,1 – 1,4 kgf/cm$^2$, 16 – 20 psi) |
| Bộ ổn nhiệt | Bắt đầu mở | 74 – 78 °C (165 – 172 °F) |
| | Mở hoàn toàn | 100 °C (212 °F) |
| | Nâng van | tối thiểu 8 mm (0,3 in) |
| Dung dịch làm mát khuyến cáo | | Dung dịch làm mát HONDA PRE-MIX hoặc loại tương đương |

# ĐẦU QUY LÁT/XU PÁP

Đơn vị: mm (in)

| MỤC | | | TIÊU CHUẨN | GIỚI HẠN SỬA CHỮA |
|---|---|---|---|---|
| Áp suất nén xy lanh | | | 940 kPa (9,5 kgf/cm$^2$, 135 psi) tại tối thiểu 550 (vòng/phút) | – |
| Độ vênh đầu quy lát | | | – | 0,05 (0,002) |
| Cò mổ | Đường kính trong cò mổ | HÚT/XẢ | 10,000 – 10,015 (0,3937 – 0,3943) | 10,04 (0,395) |
| | Đường kính ngoài trục cò mổ | HÚT/XẢ | 9,972 – 9,987 (0,3926 – 0,3932) | 9,91 (0,390) |
| | Khe hở giữa trục cam và cò mổ | HÚT/XẢ | 0,013 – 0,043 (0,0005 – 0,0017) | 0,08 (0,003) |
| Trục cam | Chiều cao gối cam | HÚT | 32,509 – 32,779 (1,2799 – 1,2905) | – |
| | | XẢ | 32,256 – 32,529 (1,2699 – 1,2807) | – |
| Xu páp, dẫn hướng xu páp | Khe hở xu páp | HÚT | 0,14 ± 0,02 (0,006 ± 0,001) | – |
| | | XẢ | 0,20 ± 0,02 (0,008 ± 0,001) | – |
| | Đường kính ngoài thân xu páp | HÚT | 4,975 – 4,990 (0,1959 – 0,1965) | 4,90 (0,193) |
| | | XẢ | 4,955 – 4,970 (0,1951 – 0,1957) | 4,90 (0,193) |
| | Đường kính trong dẫn hướng xu páp | HÚT/XẢ | 5,000 – 5,012 (0,1969 – 0,1973) | 5,03 (0,198) |
| | Khe hở giữa dẫn hướng với thân xu páp | HÚT | 0,010 – 0,037 (0,0004 – 0,0015) | 0,08 (0,003) |
| | | XẢ | 0,030 – 0,057 (0,0012 – 0,0022) | 0,10 (0,004) |
| | Phần nhô ra dẫn hướng xu páp trên đầu quy lát | HÚT/XẢ | 9,1 – 9,3 (0,36 – 0,37) | – |
| | Chiều rộng đế xu páp | HÚT/XẢ | 1,0 (0,04) | 1,5 (0,06) |
| Chiều dài tự do lò xo xu páp | Trong | HÚT/XẢ | 31,53 (1,241) | 30,66 (1,207) |
| | Ngoài | HÚT/XẢ | 38,33 (1,509) | 37,04 (1,458) |

# XY LANH/PISTON

Đơn vị: mm (in)

| MỤC | | TIÊU CHUẨN | GIỚI HẠN SỬA CHỮA |
|---|---|---|---|
| Xy lanh | Đường kính trong | 50,000 – 50,010 (1,9685 – 1,9689) | 50,10 (1,972) |
| | Độ oval | – | 0,05 (0,002) |
| | Độ côn | – | 0,05 (0,002) |
| | Độ vênh | – | 0,05 (0,002) |

| MỤC | | | TIÊU CHUẨN | GIỚI HẠN SỬA CHỮA |
|---|---|---|---|---|
| Piston, xéc-măng, chốt piston | Đường kính ngoài pít tông | | 49,975 – 49,995 (1,9675 – 1,9683) | 49,95 (1967) |
| | Điểm đo đường kính ngoài pít tông | | Cách chân váy pít tông 6,0 (0,24) | – |
| | Đường kính trong lỗ chốt piston | | 13,002 – 13,008 (0,5119 – 0,5121) | 13,04 (0,513) |
| | Đường kính ngoài chốt piston | | 12,994 – 13,000 (0,5116 – 0,5118) | 12,96 (0,510) |
| | Khe hở giữa piston và chốt piston | | 0,002 – 0,014 (0,0001 – 0,0006) | 0,02 (0,001) |
| | Khe hở giữa xéc-măng và rãnh xéc-măng | Vòng đỉnh | 0,015 – 0,045 (0,0006 – 0,0018) | 0,08 (0,003) |
| | | Vòng thứ 2 | 0,015 – 0,045 (0,0006 – 0,0018) | 0,08 (0,003) |
| | Khe hở miệng xéc –măng | Vòng đỉnh | 0,10 – 0,25 (0,004 – 0,0020) | 0,45 (0,018) |
| | | Vòng thứ 2 | 0,10 – 0,25 (0,004 – 0,0020) | 0,45 (0,018) |
| | | Vòng dầu (vòng bên) | 0,20 – 0,70 (0,008 – 0,028) | – |
| Khe hở giữa xy lanh và piston | | | 0,005 – 0,035 (0,0002 – 0,0014) | 0,09 (0,004) |
| Đường kính trong lỗ đầu nhỏ thanh truyền | | | 13,010 – 13,028 (0,5122 – 0,5129) | 13,05 (0,514) |
| Khe hở giữa chốt piston và thanh truyền | | | 0,010 – 0,034 (0,0004 – 0,0013) | 0,05 (0,002) |

# CẦN KHỞI ĐỘNG/PULY CHỦ ĐỘNG/PULY BỊ ĐỘNG/LY HỢP

Đơn vị: mm (in)

| MỤC | | TIÊU CHUẨN | GIỚI HẠN SỬA CHỮA |
|---|---|---|---|
| Chiều rộng đai truyền động | | 19,0 (0,75) | 18,0 (0,71) |
| Má động puly chủ động | Đường kính trong bạc | 22,035 – 22,085 (0,8675 – 0,8695) | 22,11 (0,871) |
| | Đường kính ngoài lõi trượt | 22,010 – 22,025 (0,8665 – 0,8671) | 21,98 (0,865) |
| | Đường kính ngoài bi văng | 17,92 – 18,08 (0,706 – 0,712) | 17,5 (0,69) |
| Ly hợp | Độ dày của lớp lót | – | 2,0 (0,08) |
| | Đường kính trong vỏ ly hợp | 125,0 – 125,2 (4,92 – 4,93) | 125,5 (4,94) |
| Puly bị động | Chiều dài tự do lò xo | 111,4 (4,39) | 108,0 (4,25) |
| | Đường kính ngoài má puly bị động | 33,965 – 33,985 (1,3372 – 1,3380) | 33,94 (1,336) |
| | Đường kính trong má động puly bị động | 34,000 – 34,025 (1,3386 – 1,3396) | 34,06 (1,341) |

# GIẢM TỐC CUỐI CÙNG

Đơn vị: mm (in)

| MỤC | | THÔNG SỐ KĨ THUẬT |
|---|---|---|
| Dung tích dầu giảm tốc cuối | Sau khi xả | 0,10 lít (0,13 US qt, 0,11 Imp qt) |
| | Sau khi tháo rã | 0,12 lít (0,13 US qt, 0,11 Imp qt) |
| Dầu giảm tốc cuối khuyến cáo | | Dầu Honda 4 thì hoặc loại tương đương<br>Phân loại API: SG hoặc cao hơn<br>Tiêu chuẩn JASO T 903: MB<br>Độ nhớt: SAE 10W-30 |

# VÁCH MÁY/TRỤC CƠ

Đơn vị: mm (in)

| MỤC | | TIÊU CHUẨN | GIỚI HẠN SỬA CHỮA |
|---|---|---|---|
| Trục cơ | Khe hở bên thanh truyền | 0,10 – 0,35 (0,004 – 0,014) | 0,55 (0,022) |
| | Khe hở hướng kính thanh truyền | 0,004 – 0,016 (00002 – 0,0006) | 0,05 (0,002) |
| | Độ đảo | – | 0,10 (0,004) |

# BÁNH TRƯỚC/GIẢM XÓC TRƯỚC/CỔ LÁI

Đơn vị: mm (in)

| MỤC | | TIÊU CHUẨN | GIỚI HẠN SỬA CHỮA |
|---|---|---|---|
| Chiều sâu tối thiểu của gai lốp | | – | Đến dấu chỉ thị |
| Áp suất lốp nguội | Chỉ người điều khiển | 200 kPa (2,00 kgf/cm$^2$, 29 psi) | – |
| | Người điều khiển và người ngồi sau | 200 kPa (2,00 kgf/cm$^2$, 29 psi) | – |
| Độ đảo trục | | – | 0,2 (0,01) |
| Độ đảo vành | Hướng tâm | – | 2,0 (0,08) |
| | Dọc trục | – | 2,0 (0,08) |
| Giảm xóc trước | Chiều dài tự do của lò xo | 302,0 (11,89) | |
| | Độ đảo ống giảm xóc | – | 0,2 (0,01) |
| | Dầu giảm xóc khuyến cáo | Dầu giảm xóc Honda Ultra Cushion số 10 | – |
| | Mức dầu giảm xóc | 83,5 (3,29) | – |
| | Dung tích dầu giảm xóc | 67,0 ± 1,5 cm$^3$ (2,27 ± 0,05 US oz, 2,36 ± 0,05 Imp oz) | – |

# BÁNH SAU/GIẢM XÓC SAU

Đơn vị: mm (in)

| MỤC | | TIÊU CHUẨN | GIỚI HẠN SỬA CHỮA |
|---|---|---|---|
| Chiều sâu tối thiểu của gai lốp | | – | Đến dấu chỉ thị |
| Áp suất lốp nguội | Chỉ người điều khiển | 225 kPa (2,25 kgf/cm$^2$, 33 psi) | – |
| | Người điều khiển và người ngồi sau | 225 kPa (2,25 kgf/cm$^2$, 33 psi) | – |
| Độ đảo vành | Hướng tâm | – | 2,0 (0,08) |
| | Dọc trục | – | 2,0 (0,08) |

# HỆ THỐNG PHANH

Đơn vị: mm (in)

| MỤC | | TIÊU CHUẨN | GIỚI HẠN SỬA CHỮA |
|---|---|---|---|
| Hành trình tự do tay phanh | | 10 – 20 (0,4 – 0,8) | – |
| Đường kính trong trống phanh | | 130,0 (5,12) | 131,0 (5,16) |
| Dầu phanh quy định | | Dầu DOT 3 hoặc DOT 4 | – |
| Đĩa phanh | Độ dày | 3,3 – 3,7 (0,13 – 0,15) | 3,0 (0,12) |
| | Độ vênh | – | 0,10 (0,004) |
| Xylanh chính | Đường kính trong xy lanh | 11,000 – 11,043 (0,4331 – 0,4348) | 11,055 (0,4352) |
| | Đường kính ngoài pít tông | 10,957 – 10,984 (0,4314 – 0,4324) | 10,945 (0,4309) |
| Ngàm phanh | Đường kính trong xy lanh | 32,030 – 32,080 (1,2610 – 1,2630) | 32,090 (1,2634) |
| | Đường kính ngoài pít tông | 31,948 – 31,998 (1,2578 – 1,2598) | 31,94 (1,257) |

# BÌNH ĐIỆN/HỆ THỐNG SẠC/MÁY PHÁT

| MỤC | | | THÔNG SỐ KĨ THUẬT |
|---|---|---|---|
| Bình điện | Dung tích | | 12 V – 3 Ah/ 12V – 3,5 Ah |
| | Dòng điện rò | | Tối đa 0,1 mA |
| | Điện áp | Sạc đầy | 13,0 – 13,2 V |
| | | Cần sạc | Dưới 12,4 V |
| | Dòng điện sạc | Bình thường | 0,3 A/5 – 10 h |
| | | Nhanh | 3,0 A/0,5 h |
| Máy phát | Công suất | | Tối thiểu 0,21 kW/5.000 (vòng/phút) |

# HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA

| MỤC | THÔNG SỐ KĨ THUẬT |
|---|---|
| Bugi | CPR7EA – 9 (NGK), U22EPR9 (ND) |
| Khe hở bugi | 0,8 – 0,9 mm (0,03 – 0,04 in) |
| Điện áp đỉnh cuộn đánh lửa | Tối thiểu 100 V |
| Điện áp đỉnh cảm biến CKP | Tối thiểu 0,7 V |
| Thời điểm đánh lửa | 7° trước điểm chết trên tại tốc độ cầm chừng |

# HỆ THỐNG KHỞI ĐỘNG ĐIỆN

Đơn vị: mm (in)

| MỤC | TIÊU CHUẨN | GIỚI HẠN SỬA CHỮA |
|---|---|---|
| Chiều dài chổi than mô tơ đề | 7,0 (0,28) | 3,5 (0,14) |

# ĐÈN/ĐỒNG HỒ/CÔNG TẮC

| MỤC | | THÔNG SỐ KĨ THUẬT |
|---|---|---|
| Bóng đèn | Đèn pha | 12 V – 35/30 W x 2 |
| | Đèn vị trí | 12 V – 3,4 W x 2 |
| | Đèn soi biển số | 12 V – 5 W |
| | Đèn phanh/sau | LED (Đi ốt phát quang) |
| | Đèn báo rẽ trước | 12 V – 10 W x 2 |
| | Đèn báo rẽ sau | 12 V – 10 W x 2 |
| | Đèn đồng hồ | 12 V – 1,7 W x 2 |
| | Đèn báo lỗi hệ thống phun xăng (MIL) | 12 V – 1,7 W |
| | Đèn chỉ thị báo pha | 12 V – 1,7 W |
| | Đèn chỉ thị báo rẽ | 12 V – 3,4 W x 2 |
| | Đèn báo nhiệt độ dung dịch làm mát | LED (Đi ốt phát quang) |
| Cầu chì | Cầu chì chính | 20 A |
| | Cầu chì phụ | 10 A x 4 |
| Giá trị điện trở của điện trở(20°C/68°F) | | 9,5 – 10,5 Ω |

# GIÁ TRỊ LỰC XIẾT TIÊU CHUẨN

| LOẠI BU LÔNG/ỐC/VÍT | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | LOẠI BU LÔNG/ỐC/VÍT | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) |
|---|---|---|---|
| Bu lông và ốc lục giác 5 mm | 5,2 (0,5, 3,8) | Vít 5 mm | 4,2 (0,4, 3,1) |
| Bu lông và ốc lục giác 6 mm (Bao gồm bu lông SH) | 10 (1,0, 7) | Vít 6 mm | 9,0 (0,9, 6,6) |
| Bu lông và ốc lục giác 8 mm | 22 (2,2, 16) | Bu lông 6 mm (kể cả NSHF) và ốc | 12 (1,2, 9) |
| Bu lông và ốc lục giác 10 mm | 34 (3,5, 25) | Bu lông và ốc 8 mm | 27 (2,8, 20) |
| Bu lông và ốc lục giác 12 mm | 54 (5,5, 40) | Bu lông và ốc 10 mm | 39 (4,0, 29) |

# GIÁ TRỊ LỰC SIẾT KHUNG VÀ ĐỘNG CƠ

- Thông số lực siết được liệt kê dưới đây dành cho các bu lông/ốc/vít quy định.
- Những ốc; bu lông khác được xiết theo tiêu chuẩn ở bảng phía trên.

### KHUNG/ỐP THÂN/ HỆ THỐNG KHÍ XẢ

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Bu lông bắt giá thanh gác chân sau | 2 | 8 | 26,5 (2,7, 20) | |
| Bu lông bắt ống xả | 2 | 8 | 26,5 (2,7, 20) | |

### BẢO DƯỠNG

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Bugi | 1 | 10 | 16 (1,6, 12) | |
| Ốc khóa vít điều chỉnh xu páp | 2 | 5 | 10 (1,0, 7) | Tra dầu động cơ vào ren và mặt tựa |
| Bu lông xả dầu động cơ | 1 | 12 | 24 (2,4, 18) | |
| Nắp lưới lọc dầu động cơ | 1 | 30 | 20 (2,0, 15) | |
| Bu lông kiểm tra dầu giảm tốc cuối | 1 | 8 | 13 (1,3, 10) | |
| Bu lông xả dầu giảm tốc cuối | 1 | 8 | 13 (1,3, 10) | |
| Đai ốc khóa dây ga (bên thân bướm ga) | 2 | 8 | 3 (0,3, 2,2) | |
| Vít ốp hộp lọc gió | 4 | 5 | 1,1 (0,1, 0,8) | |
| Ốc khóa dây nối bộ cân bằng | 1 | 8 | 6,4 (0,7, 4,7) | |

### HỆ THỐNG BÔI TRƠN

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Vít nắp bơm dầu | 1 | 4 | 3 (0,3, 2,2) | |
| Bu lông bắt bơm dầu | 2 | 6 | 10 (1,0, 7) | |

### HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU (PGM-FI)

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Cảm biến ECT | 1 | 12 | 17,7 (1,8, 13) | |
| Vít bắt giá dây ga | 1 | 5 | 3,4 (0,3, 2,5) | |
| Bu lông bắt ống xăng | 2 | 6 | 12 (1,2, 9) | |
| Vít bắt van từ cầm cao | 2 | 5 | 3,4 (0,3, 2,5) | |
| Ốc tấm định vị bơm xăng | 4 | 6 | 11,9 (1,2, 9) | Theo quy tắc siết (trang 24-60) |
| Cảm biến $O_2$ | 1 | 12 | 25 (2,5, 18) | |

### HỆ THỐNG LÀM MÁT

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Bu lông bắt quạt làm mát | 3 | 6 | 8 (0,8, 5,9) | |
| Bu lông xả két làm mát | 1 | 10 | 1 (0,1, 0,7) | |
| Bu lông bắt bộ ổn nhiệt | 2 | 6 | 9 (0,9, 6,6) | |
| Cánh quạt bơm dung dịch làm mát | 1 | 6 | 10 (1,0, 7) | |

### THÁO/RÁP ĐỘNG CƠ

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Ốc bắt giá treo động cơ (Bên khung) | 1 | 10 | 69 (7,0, 51) | |

### ĐẦU QUY LÁT/XUPÁP

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Bu lông đặc biệt ốp đầu quy lát | 2 | 6 | 12 (1,2, 9) | |
| Bu lông đầu quy lát | 4 | 7 | 18 (1,8, 13) | Tra dầu động cơ vào ren và mặt tựa. |
| Bu lông đầu quy lát | 2 | 6 | 12 (1,2, 9) | Tra dầu động cơ vào ren và mặt tựa. |
| Bu lông nhông cam | 2 | 5 | 8 (0,8, 5,9) | Tra dầu động cơ vào ren và mặt tựa. |
| Vít cần nâng căng xích cam | 1 | 6 | 4 (0,4, 3,0) | |

### CẦN KHỞI ĐỘNG/PULY CHỦ ĐỘNG/PULY BỊ ĐỘNG/LY HỢP

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Vít bắt tấm chắn ốp vách máy trái | 5 | 4 | 3 (0,3, 2,2) | |
| Đai ốc bắt má puly chủ động | 1 | 14 | 108 (11,0, 80) | Tra dầu động cơ vào ren và mặt tựa. |
| Đai ốc bắt ly hợp/puly bị động | 1 | 28 | 54 (5,5, 40) | |
| Đai ốc vỏ ly hợp | 1 | 12 | 49 (5,0, 36) | |

### BÁNH TRƯỚC/GIẢM XÓC TRƯỚC/CỔ LÁI

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Ốc trục trước | 1 | 12 | 59 (6,0, 44) | Ốc U |
| Bu lông giác chìm đĩa phanh trước | 4 | 8 | 42 (4,3, 31) | Bu lông ALOC: thay thế bu lông mới. |
| Ốc bắt cổ tay lái | 1 | 10 | 59 (6,0, 44) | |
| Bu lông bắt tay phanh sau | 1 | 5 | 1 (0,1, 0,7) | |
| Đai ốc bắt tay phanh sau | 1 | 5 | 4,5 (0,5, 3,3) | Ốc U |
| Bu lông bắt cầu dưới giảm xóc | 4 | 10 | 64 (6,5, 47) | |
| Bu lông giác chìm bắt ty giảm xóc | 2 | 10 | 23 (2,3, 17) | Bôi keo khóa vào ren. |
| Bu lông nắp giảm xóc | 2 | 8 | 20 (2,0, 15) | |
| Ren trên cổ lái | 1 | 26 | – | Theo quy tắc siết (trang 14-23). |
| Ốc hãm thân cổ lái | 1 | 26 | – | Tham khảo quy tắc siết (trang 14-23). |

### BÁNH SAU/GIẢM XÓC SAU

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Ốc trục sau | 1 | 16 | 118 (12,0, 87) | Tra dầu động cơ vào ren,mặt tựa của đai ốc. |
| Ốc bắt giá treo động cơ (bên động cơ) | 1 | 10 | 49 (5,0, 36) | |

### HỆ THỐNG PHANH

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Bu lông bắt cần phanh sau | 1 | 6 | 10 (1,0, 7) | Bu lông ALOC: thay thế bu lông mới. |
| Van xả khí ngàm phanh | 1 | 8 | 6 (0,6, 4) | |
| Vít nắp bình chứa dầu xy lanh phanh chính | 2 | 4 | 2 (0,2, 1) | |
| Chốt bố phanh | 1 | 10 | 18 (1,8, 13) | |
| Vít bắt chốt tay phanh trước | 1 | 6 | 1 (0,1, 0,7) | |
| Ốc bắt tay phanh trước | 1 | 6 | 6 (0,6, 4,4) | |
| Vít công tắc đèn phanh trước | 1 | 4 | 1 (0,1, 0,7) | |
| Bu lông dầu ống phanh | 2 | 10 | 34 (3,5, 25) | |
| Vít bắt tay phanh sau | 1 | 5 | 4,2 (0,4, 3,1) | |
| Đai ốc bắt tay phanh sau | 1 | 5 | 5,2 (0,5, 3,8) | Ốc U |
| Vít bắt cần cân bằng | 1 | 5 | 4,2 (0,4, 3,1) | |
| Đai ốc bắt cần cân bằng | 1 | 5 | 5,2 (0,5, 3,8) | Ốc U |
| Vít ốp giá tay phanh sau | 2 | 5 | 4,2 (0,4, 3,1) | |
| Vít đặc biệt ốp giá tay phanh sau | 1 | 5 | 4,2 (0,4, 3,1) | |
| Bu lông bắt ngàm phanh | 2 | 8 | 30 (3,1, 22) | Bu lông ALOC: thay thế bu lông mới |
| Chốt siết ngàm phanh | 1 | 8 | 22(2,2, 16) | |
| Chốt ngàm phanh | 1 | 8 | 18 (1,8, 13) | |

### BÌNH ĐIỆN/HỆ THỐNG SẠC/MÁY PHÁT

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Bu lông bắt stato | 3 | 6 | 10 (1,0, 7) | |
| Ốc vô lăng điện | 1 | 12 | 59 (6,0, 44) | |

### HỆ THỐNG KHỞI ĐỘNG ĐIỆN

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Vít dây mô tơ khởi động | 1 | 4 | 2 (0,2, 1,5) | |
| Vít vỏ mô tơ khởi động | 3 | 4 | 2 (0,2, 1,5) | |

### ĐÈN/ĐỒNG HỒ/CÔNG TẮC

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Vít đèn báo rẽ trước | 6 | 4 | 1 (0,1, 0,7) | |
| Vít bắt nắp đèn soi biển số | 2 | 4 | 1 (0,1, 0,7) | |
| Ốc bắt bộ đèn soi biển số | 2 | 5 | 4,3 (0,4, 3) | Ốc U |
| Vít bắt đồng hồ tốc độ | 4 | 5 | 1,1 (0,1, 0,8) | |

### KHÁC

| MỤC | SỐ LƯỢNG | ĐƯỜNG KÍNH REN(mm) | LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft) | GHI CHÚ |
|---|---|---|---|---|
| Bu lông bắt tấm cách nhiệt ống xả | 2 | 6 | 10 (1,0, 7) | |
| Ốc bắt chân chống cạnh | 1 | 10 | 29 (3,0, 21) | |
| Bu lông bắt chân chống cạnh | 1 | 10 | 10 (1,0, 0,7) | |

# CÁC ĐIỂM BÔI TRƠN VÀ BỊT KÍN

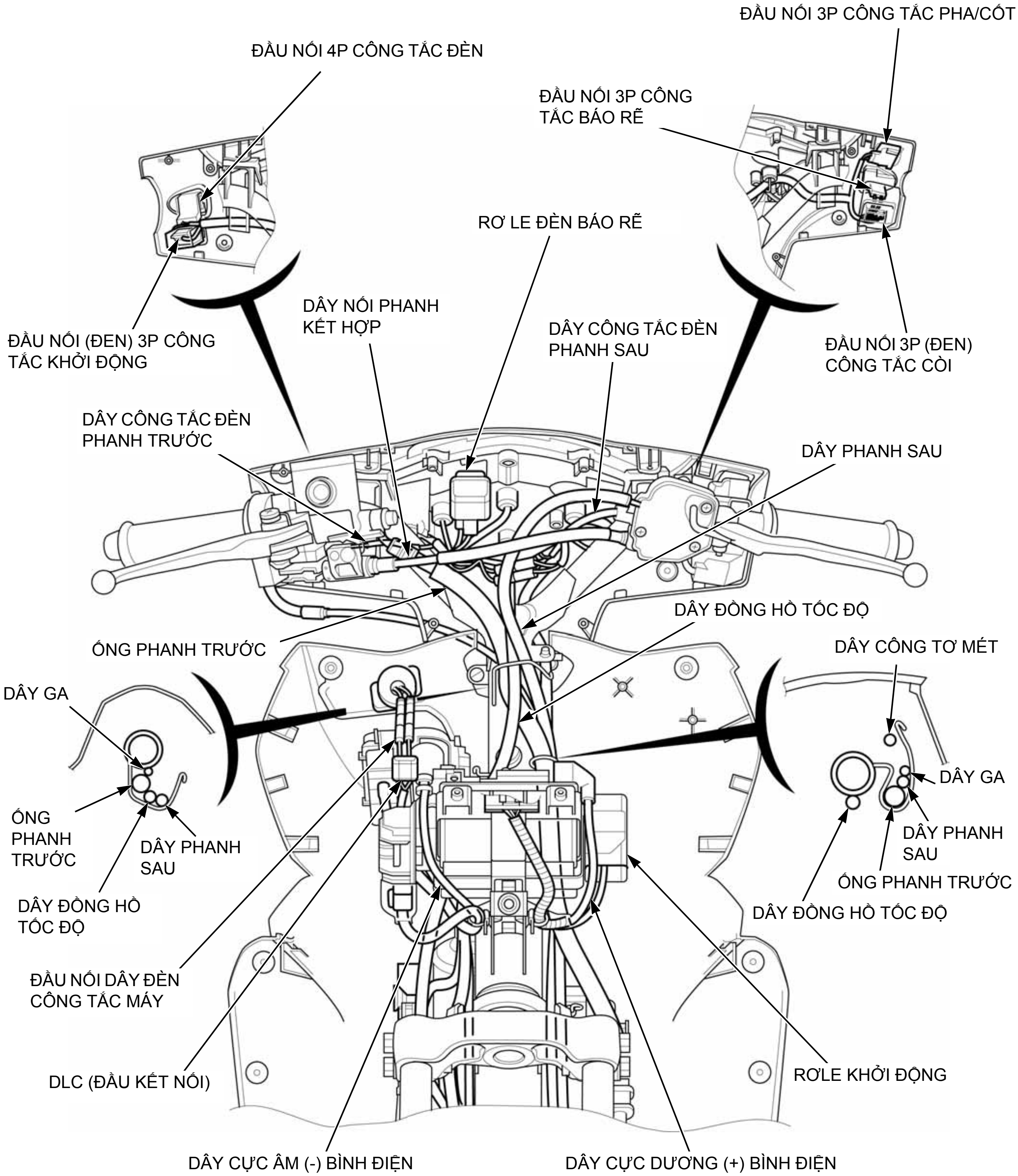
## ĐỘNG CƠ

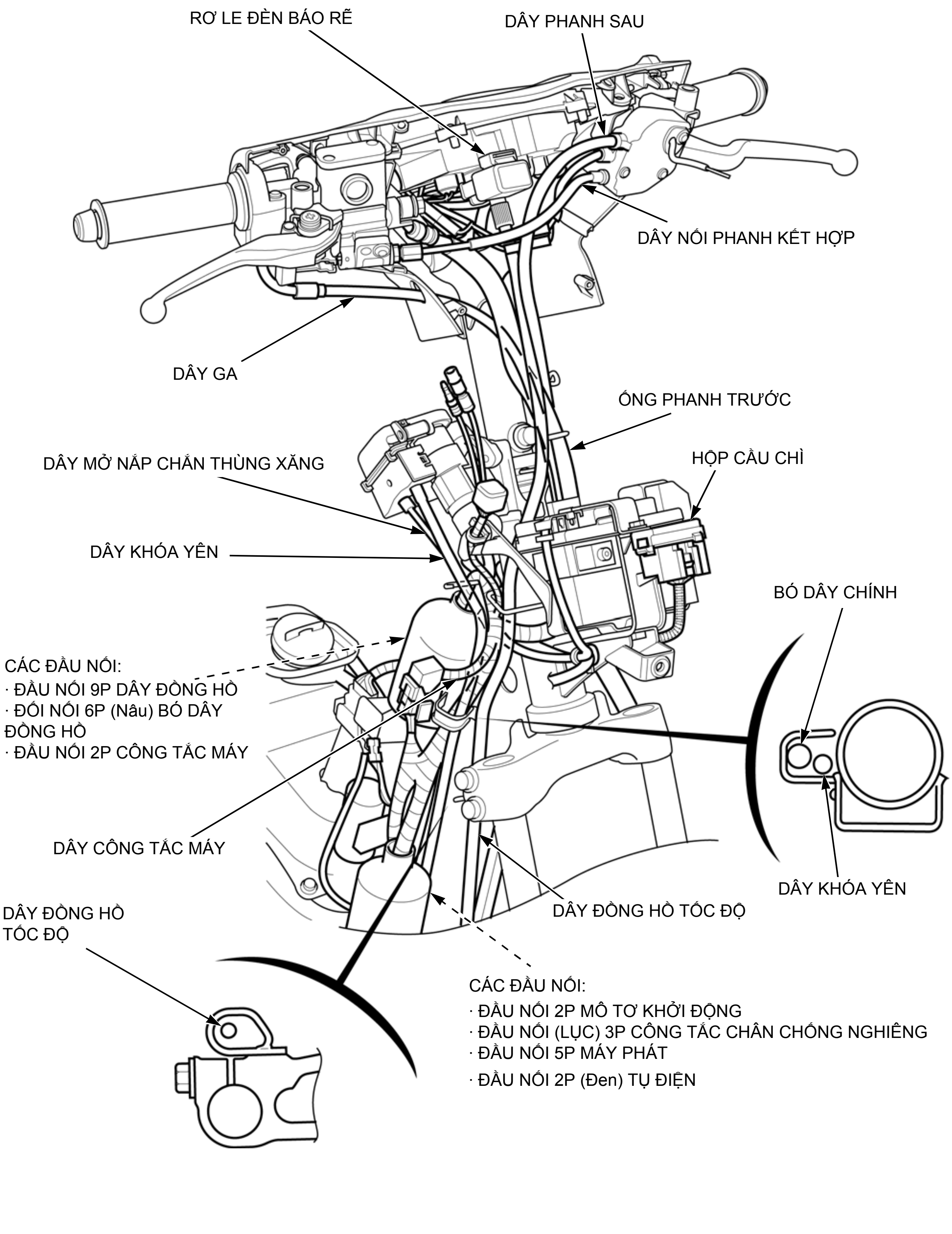
| VẬT LIỆU | VỊ TRÍ CÁC BỘ PHẬN | GHI CHÚ |
|---|---|---|
| Keo bịt kín (khuyên dùng: Three Bond 1207B hoặc Three Bond 1215 hoặc loại tương đương) | Bề mặt gia công vách máy phải | Xem trang 13-10 |
| Keo bịt kín (khuyên dùng: Three Bond 5211C hoặc SHINETSU-SILICONE KE45T hoặc Three Bond 1215 hay loại tương đương) | Bề mặt ráp đầu quy lát(khu vực bán nguyệt) | Xem trang 9-8 |
| Keo khóa (khuyên dùng: Three Bond 2415 hoặc 1322N hoặc LOCKTITE 200 hoặc loại tương đương) | Ren bu lông tấm định vị vòng bi trục sơ cấp | Xem trang 12-13 |
| Dầu molypden disunfua gồm hỗn hộp 1/2 dầu động cơ và 1/2 mỡ molybdenum disunfua) | Các vấu cam trục cam<br>Bề mặt xoay giảm áp trục cam | |
| Keo mô luýp đen | Bề mặt trượt trục cần khởi động<br>Trục bánh răng bị động cần khởi động<br>Khu vực trượt lò xo ma sát bánh răng bị động cần khởi động | 0,1 – 0,3 g<br>0,2 – 0,3 g |
| Mỡ (Shell ALVANIA R3 hoặc IDEMITSU AUTOREX B hoặc loại tương đương) | Bề mặt bên trong má bị động<br>Rãnh cam má động pu ly bị động<br>Trục bánh răng khởi động(cả hai đầu)<br>Vòng bi cầu và kim má pu ly bị động<br>Khu vực vòng bi trục cuối | 7,0 – 8,0 g<br>1,5 – 2,0 g<br>0,1 – 0,3 g |
| Dầu động cơ (Không thêm mô luyp đen) | Răng bánh răng truyền động bơm dầu<br>Toàn bộ bề mặt rô to bơm dầu<br>Trục bơm dầu và khu vực trượt nắp bơm<br>Răng bánh răng bị động bơm dầu<br>Bề mặt trượt trục cò mổ<br>Khu vực trượt con lăn của cò mổ<br>Vòng bi trục cam<br>Răng nhông cam<br>Toàn bộ bề mặt xích cam<br>Răng nhông thời điểm<br>Bề mặt trượt xy lanh và pít tông<br>Toàn bộ bề mặt vòng găng pít tông và rãnh xéc măng<br>Bề mặt ngoài chốt pít tông<br>Bề mặt bên trong đầu nhỏ thanh truyền<br>Vòng bi trục cam<br>Vòng bi đầu lớn thanh truyền<br>Thân xu páp (khu vực trượt dẫn hướng xu páp)<br>Bề mặt bên trong phớt thân xu páp<br>Vòng bị trục truyền, trục trung gian và trục cuối<br>Răng bánh răng trục truyền, trục trung gian và trục cuối<br>Khu vực trượt trục bơm dung dịch làm mát<br>Toàn bộ bề mặt xích bơm dung dịch làm mát<br>Răng bánh răng bị động bơm dung dịch làm mát<br>Khu vực trượt vòng bi kim/bi cầu<br>Toàn bộ bề mặt mỗi phớt O<br>Bề mặt ngoài và miệng phớt dầu | Đổ tối thiểu 2 cc<br>Đổ tối thiểu 3 cc |
| Lau mỡ | Khu vực côn trục cơ vách máy phải<br>Dây đai truyền động và má pu ly chủ động/bị động<br>Bề mặt trong bạc vòng bi ốp vách máy trái | |

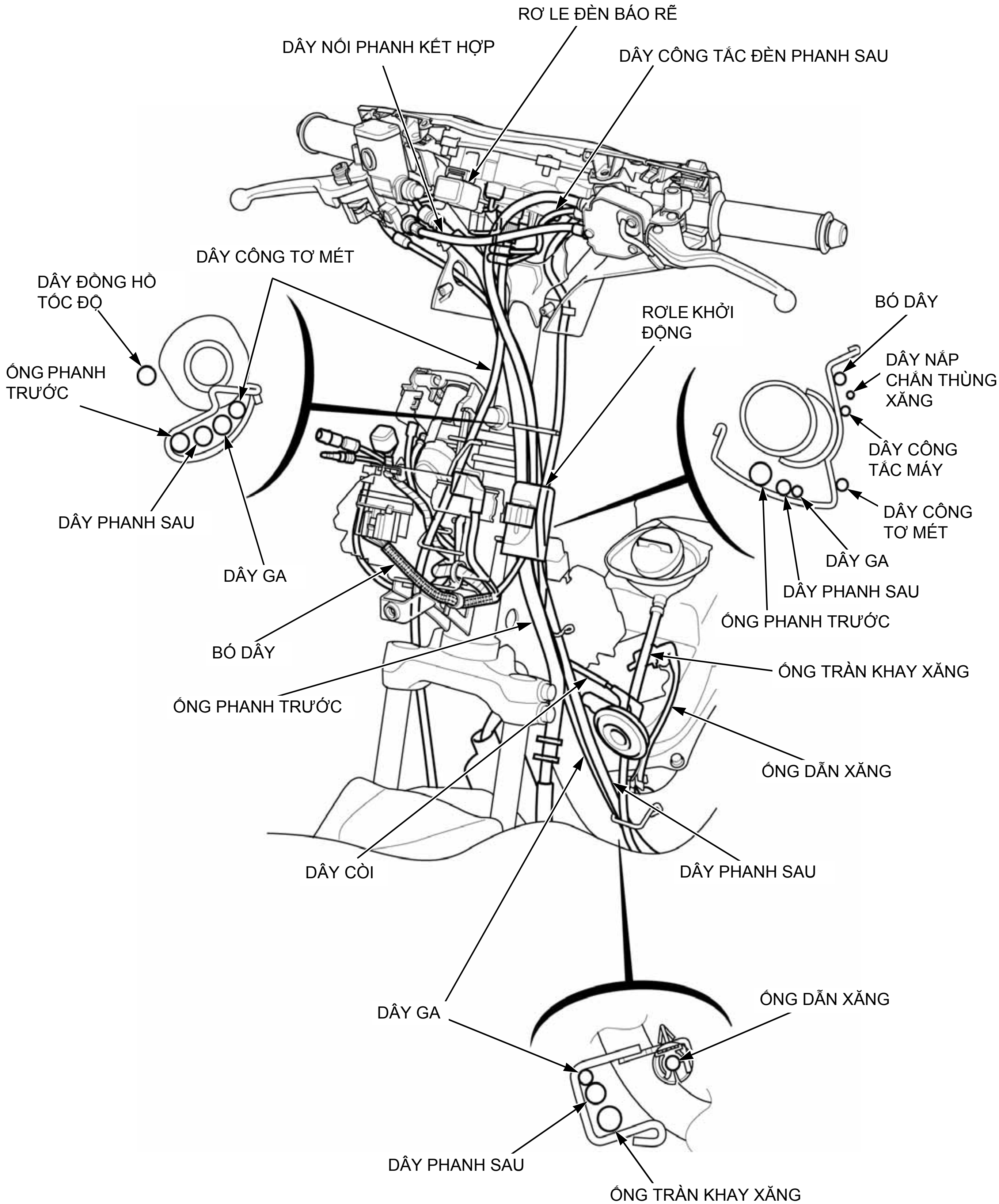
## KHUNG

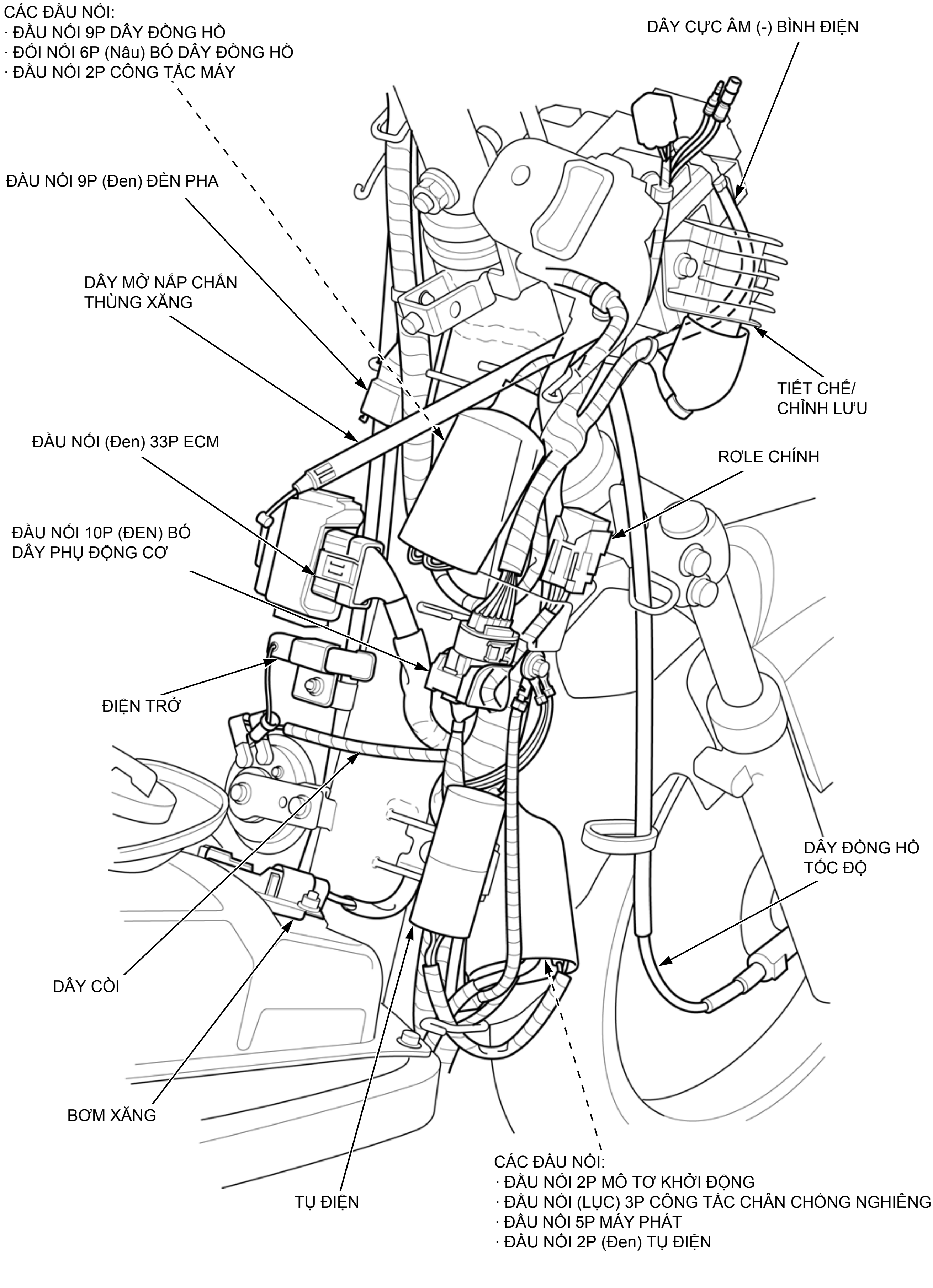
| VẬT LIỆU | VỊ TRÍ CÁC BỘ PHẬN | GHI CHÚ |
|---|---|---|
| Mỡ đa dụng với áp lực mạnh (Mỡ chỉ định: EXCELIGHT EP2 được sản xuất bởi KYODO YUSHI, Nhật Bản, hoặc Shell ALVANIA EP2 hoặc loại tương đương) | Vòng bi cổ lái<br>Miệng phớt chắn bụi cổ lái | Tra tối thiểu 3 g<br>Tra tối thiểu 3 g |
| Mỡ (Shell BEARING GREASE HD hoặc tương đương) | Bên trong hộp bánh răng đồng hồ tốc độ | |
| Mỡ đa dụng | Miệng phớt chắn bụi bánh trước/sau<br>Bề mặt trượt trục bánh trước<br>Toàn bộ bề mặt bạc cách bánh trước<br>Miệng phớt hộp bánh răng đồng hồ tốc độ<br>Khu vực trượt giữa trống ga và dây ga<br>Trục và cam phanh sau<br>Trục chốt neo phanh sau<br>Miệng phớt chắn bụi phanh sau<br>Bề mặt trượt của bu lông chốt tay phanh sau<br>Bề mặt trượt bu lông chốt cần cân bằng<br>Khu vực tiếp xúc ngàm yên<br>Khu vực tiếp xúc chốt khóa nắp chắn bình xăng<br>Khu vực trục chống giữa<br>Khu vực trục chống bên | <br><br><br><br>Tra 0,1 – 0,2 g<br>Tra mỗi 0,2 - 0,3 g<br>Tra 0,2 - 0,3 g<br><br><br><br>Bôi tối thiểu 2,2 g<br>Bôi tối thiểu 2,2 g<br><br> |
| Mỡ Silicon | Bên trong chụp cao su vỏ dây phanh sau<br>Khu vực tiếp xúc giữa pit tông chính và tay phanh trước<br>Khu vực trượt chốt tay phanh trước<br>Khu vực trượt chốt ngàm phanh<br>Toàn bộ bề mặt phớt O chốt ngàm phanh<br>Toàn bộ bề mặt phớt chắn bụi ngàm phanh<br>Bên trong chụp cao su nắp dây cần cân bằng phanh<br>Dây đồng hồ tốc độ<br>Bên trong chụp chắn bụi dây ga<br>Bên trong dây ga | <br>Tra mỗi 0,1 g<br><br>Tra tối thiểu 0,4 g<br><br><br><br><br>Tra 0,1 g<br>Tra tối thiểu 0,2 g |
| Dầu phanh<br>(DOT 3 hoặc DOT 4) | Khu vực trượt và bên trong xy lanh chính<br>Toàn bộ bề mặt phớt pít tông ngàm phanh<br>Toàn bộ bề mặt pít tông ngàm phanh<br>Cúp ben pít tông xy lanh chính | |
| Dầu giảm xóc | Miệng phớt dầu và phớt chắn bụi giảm xóc<br>Toàn bộ bề mặt phớt O đế lò xo giảm xóc | |
| Keo dính (Honda Bond A hoặc loại tương đương) | Bên trong cao su tay lái<br>Khu vực gia công hộp lọc gió với ống nối hộp lọc gió | |

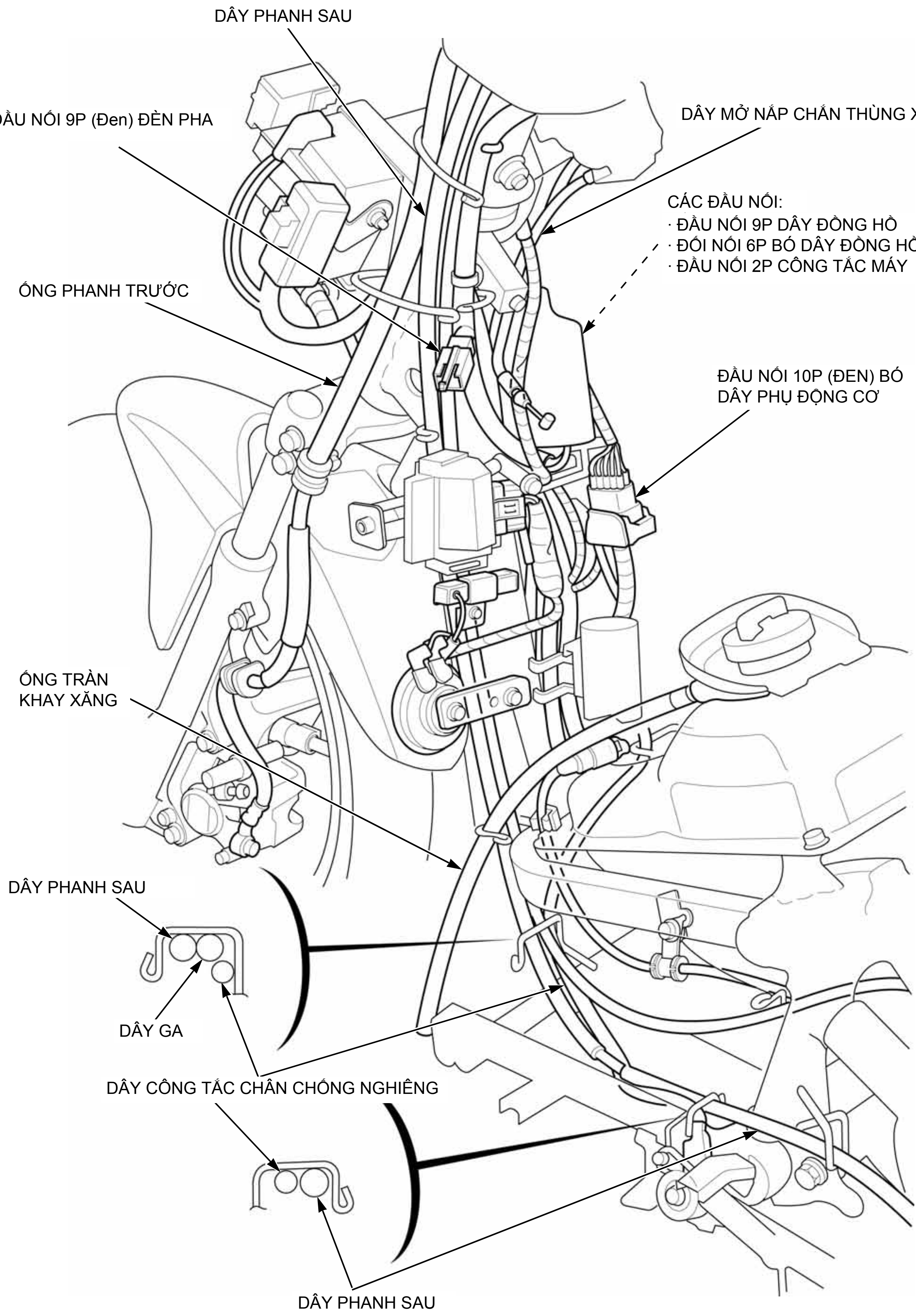
# ĐI BÓ DÂY & CÁP

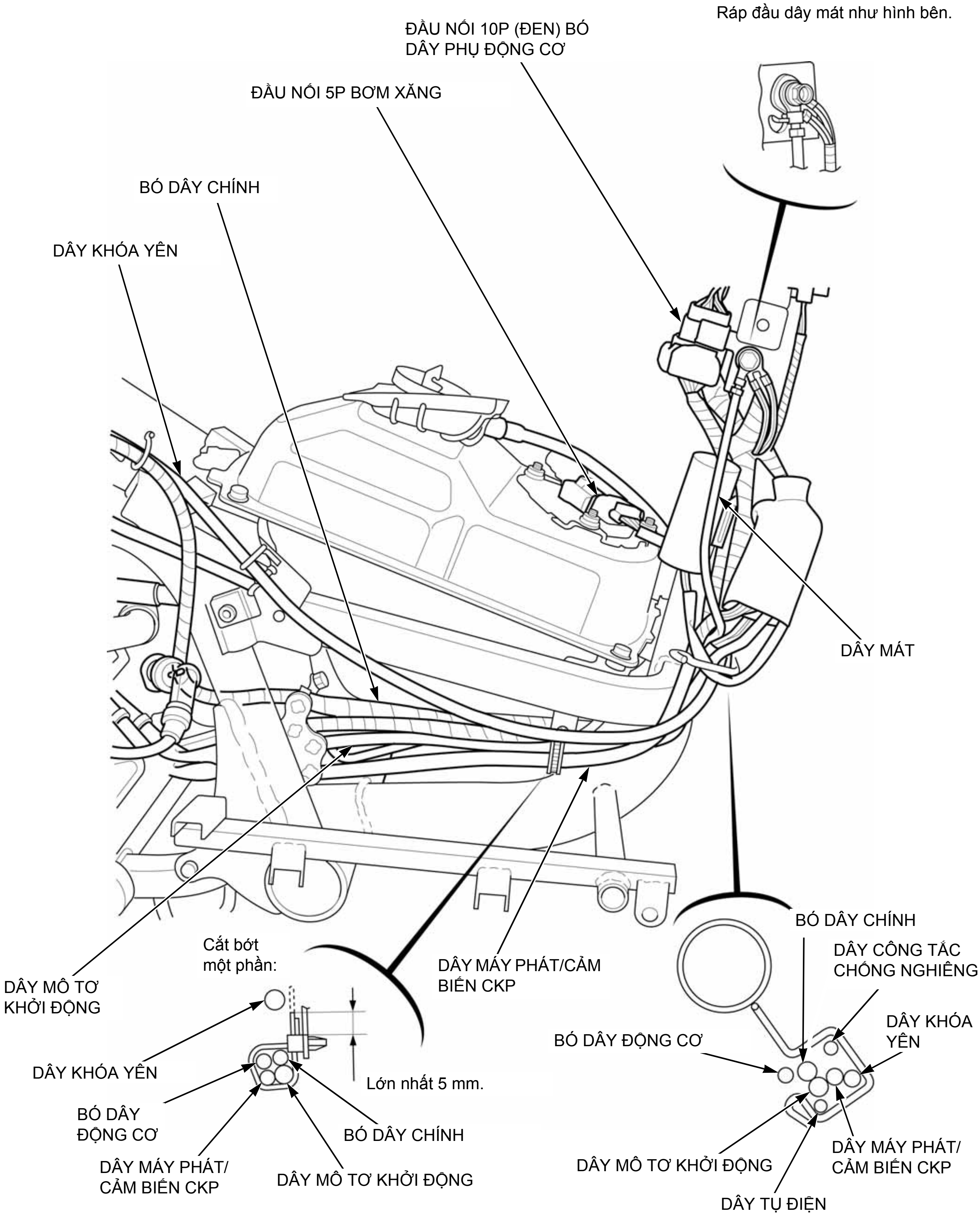

ĐẦU NỐI 3P CÔNG TẮC PHA/CỐT
ĐẦU NỐI 4P CÔNG TẮC ĐÈN
ĐẦU NỐI 3P CÔNG TẮC BÁO RẼ
RƠ LE ĐÈN BÁO RẼ
DÂY NỐI PHANH KẾT HỢP
DÂY CÔNG TẮC ĐÈN PHANH SAU
ĐẦU NỐI (ĐEN) 3P CÔNG TẮC KHỞI ĐỘNG
ĐẦU NỐI 3P (ĐEN) CÔNG TẮC CÒI
DÂY CÔNG TẮC ĐÈN PHANH TRƯỚC
DÂY PHANH SAU
DÂY ĐỒNG HỒ TỐC ĐỘ
ỐNG PHANH TRƯỚC
DÂY CÔNG TƠ MÉT
DÂY GA
DÂY GA
ỐNG PHANH TRƯỚC
DÂY PHANH SAU
DÂY PHANH SAU
ỐNG PHANH TRƯỚC
DÂY ĐỒNG HỒ TỐC ĐỘ
DÂY ĐỒNG HỒ TỐC ĐỘ
ĐẦU NỐI DÂY ĐÈN CÔNG TẮC MÁY
DLC (ĐẦU KẾT NỐI)
RƠLE KHỞI ĐỘNG
DÂY CỰC ÂM (-) BÌNH ĐIỆN
DÂY CỰC DƯƠNG (+) BÌNH ĐIỆN

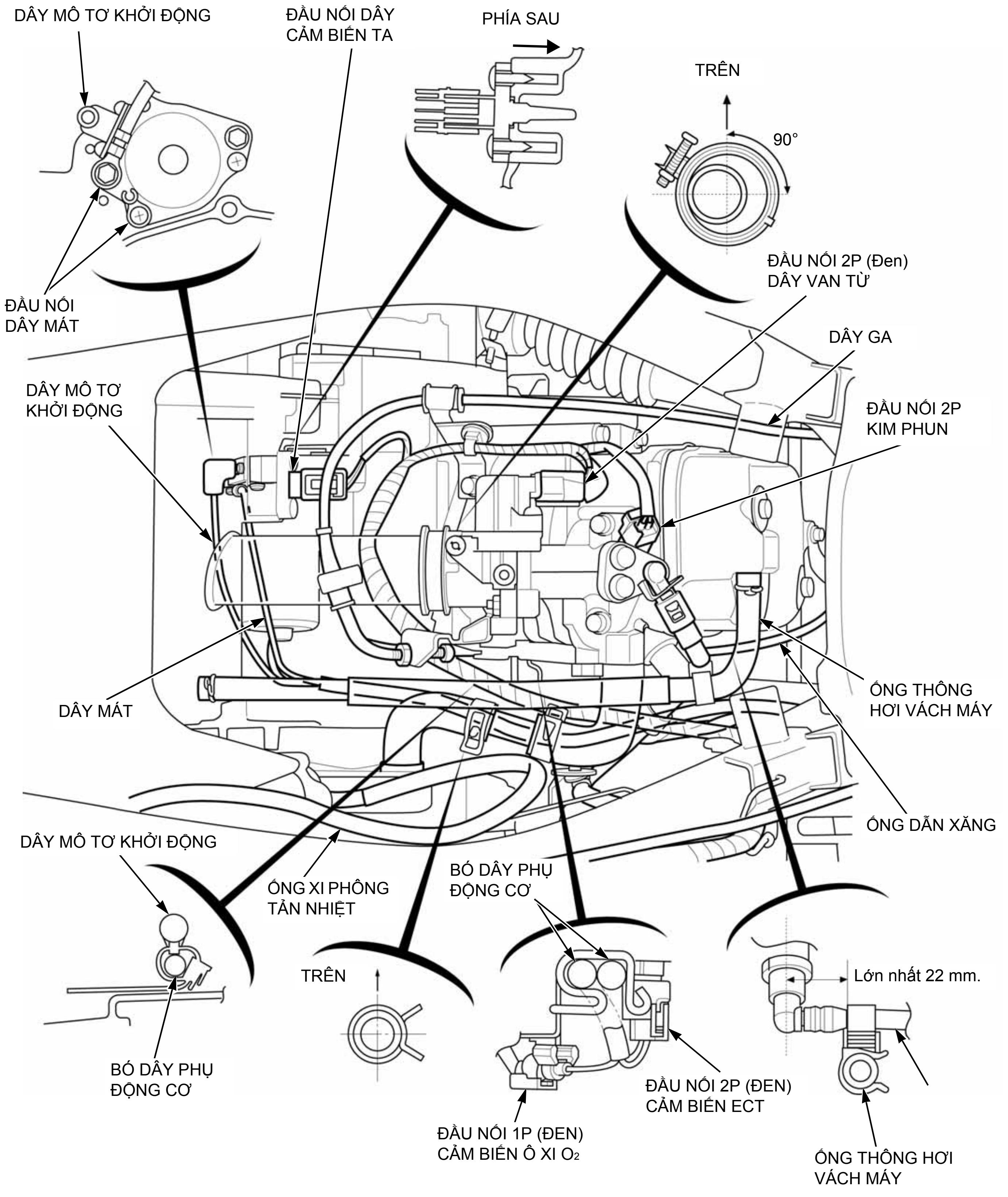

RƠ LE ĐÈN BÁO RẼ
DÂY PHANH SAU
DÂY NỐI PHANH KẾT HỢP
DÂY GA
ỐNG PHANH TRƯỚC
HỘP CẦU CHÌ
DÂY MỞ NẮP CHẮN THÙNG XĂNG
DÂY KHÓA YÊN
BÓ DÂY CHÍNH
CÁC ĐẦU NỐI:
· ĐẦU NỐI 9P DÂY ĐỒNG HỒ
· ĐỐI NỐI 6P (Nâu) BÓ DÂY ĐỒNG HỒ
· ĐẦU NỐI 2P CÔNG TẮC MÁY
DÂY CÔNG TẮC MÁY
DÂY KHÓA YÊN
DÂY ĐỒNG HỒ TỐC ĐỘ
DÂY ĐỒNG HỒ TỐC ĐỘ
CÁC ĐẦU NỐI:
· ĐẦU NỐI 2P MÔ TƠ KHỞI ĐỘNG
· ĐẦU NỐI (LỤC) 3P CÔNG TẮC CHÂN CHỐNG NGHIÊNG
· ĐẦU NỐI 5P MÁY PHÁT
· ĐẦU NỐI 2P (Đen) TỤ ĐIỆN

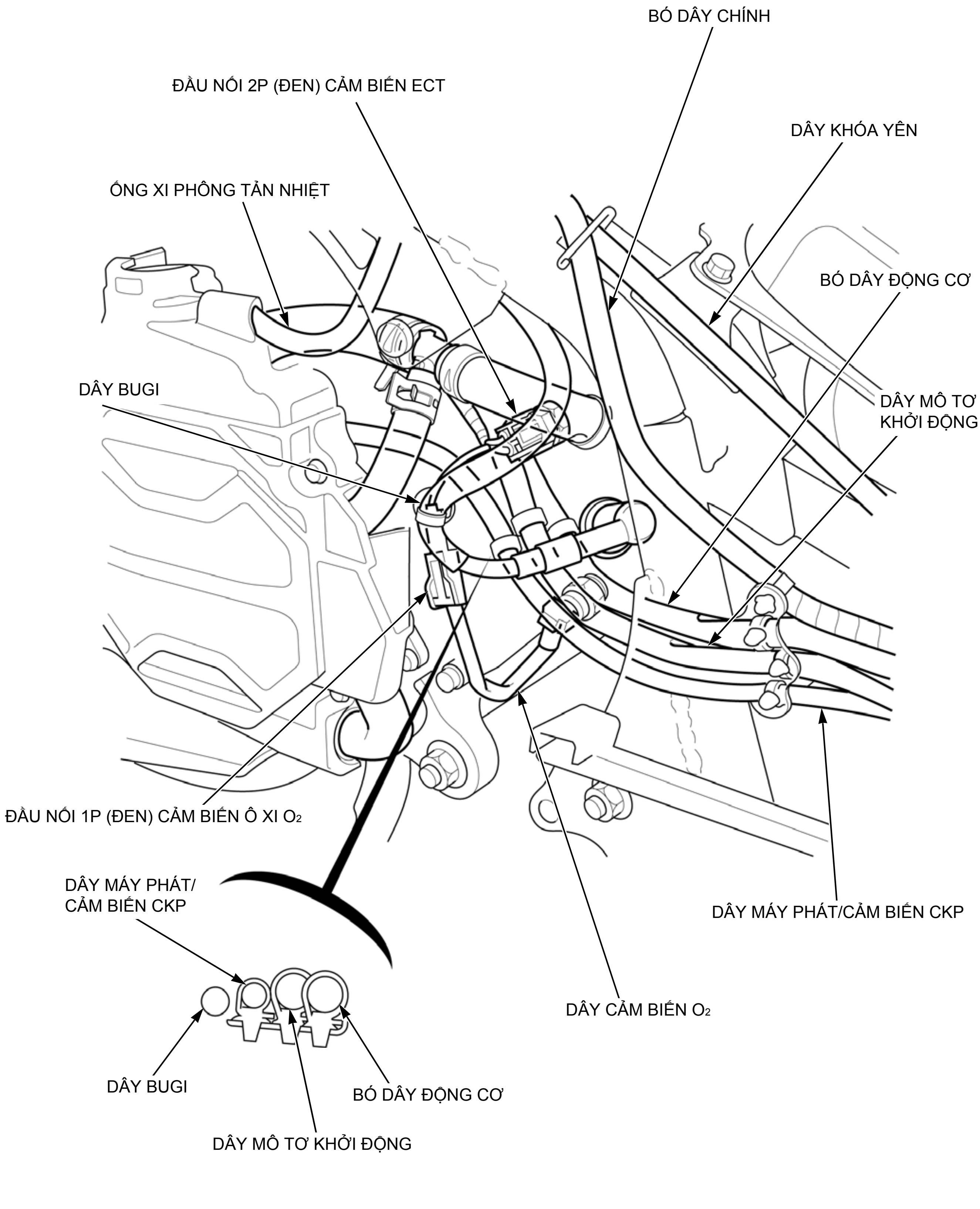

RƠ LE ĐÈN BÁO RẼ
DÂY NỐI PHANH KẾT HỢP
DÂY CÔNG TẮC ĐÈN PHANH SAU
DÂY CÔNG TƠ MÉT
DÂY ĐỒNG HỒ TỐC ĐỘ
ỐNG PHANH TRƯỚC
DÂY PHANH SAU
DÂY GA
RƠLE KHỞI ĐỘNG
BÓ DÂY
DÂY NẮP CHẮN THÙNG XĂNG
DÂY CÔNG TẮC MÁY
DÂY CÔNG TƠ MÉT
DÂY GA
DÂY PHANH SAU
ỐNG PHANH TRƯỚC
BÓ DÂY
ỐNG PHANH TRƯỚC
ỐNG TRÀN KHAY XĂNG
ỐNG DẪN XĂNG
DÂY CÒI
DÂY PHANH SAU
DÂY GA
ỐNG DẪN XĂNG
DÂY PHANH SAU
ỐNG TRÀN KHAY XĂNG

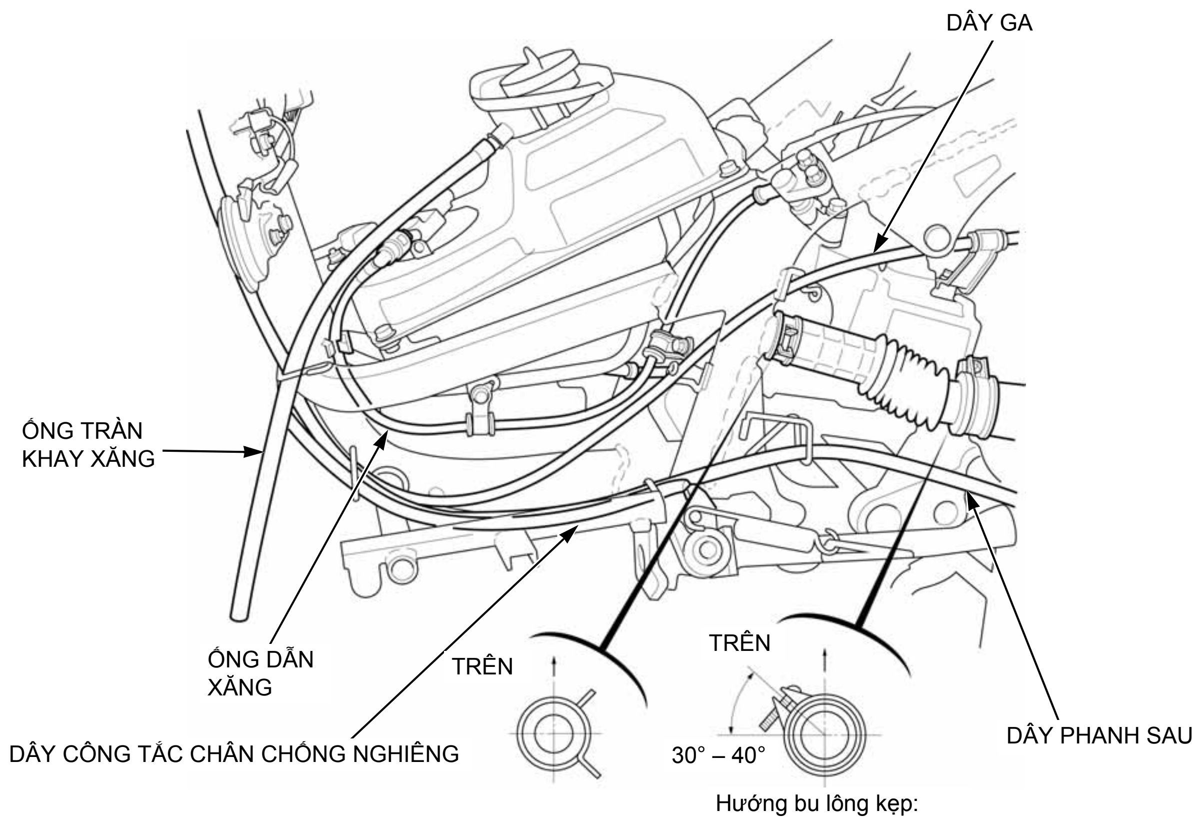

CÁC ĐẦU NỐI:
· ĐẦU NỐI 9P DÂY ĐỒNG HỒ
· ĐỐI NỐI 6P (Nâu) BÓ DÂY ĐỒNG HỒ
· ĐẦU NỐI 2P CÔNG TẮC MÁY
DÂY CỰC ÂM (-) BÌNH ĐIỆN
ĐẦU NỐI 9P (Đen) ĐÈN PHA
DÂY MỞ NẮP CHẮN THÙNG XĂNG
TIẾT CHẾ/ CHỈNH LƯU
ĐẦU NỐI (Đen) 33P ECM
RƠLE CHÍNH
ĐẦU NỐI 10P (ĐEN) BÓ DÂY PHỤ ĐỘNG CƠ
ĐIỆN TRỞ
DÂY ĐỒNG HỒ TỐC ĐỘ
DÂY CÒI
BƠM XĂNG
TỤ ĐIỆN
CÁC ĐẦU NỐI:
· ĐẦU NỐI 2P MÔ TƠ KHỞI ĐỘNG
· ĐẦU NỐI (LỤC) 3P CÔNG TẮC CHÂN CHỐNG NGHIÊNG
· ĐẦU NỐI 5P MÁY PHÁT
· ĐẦU NỐI 2P (Đen) TỤ ĐIỆN

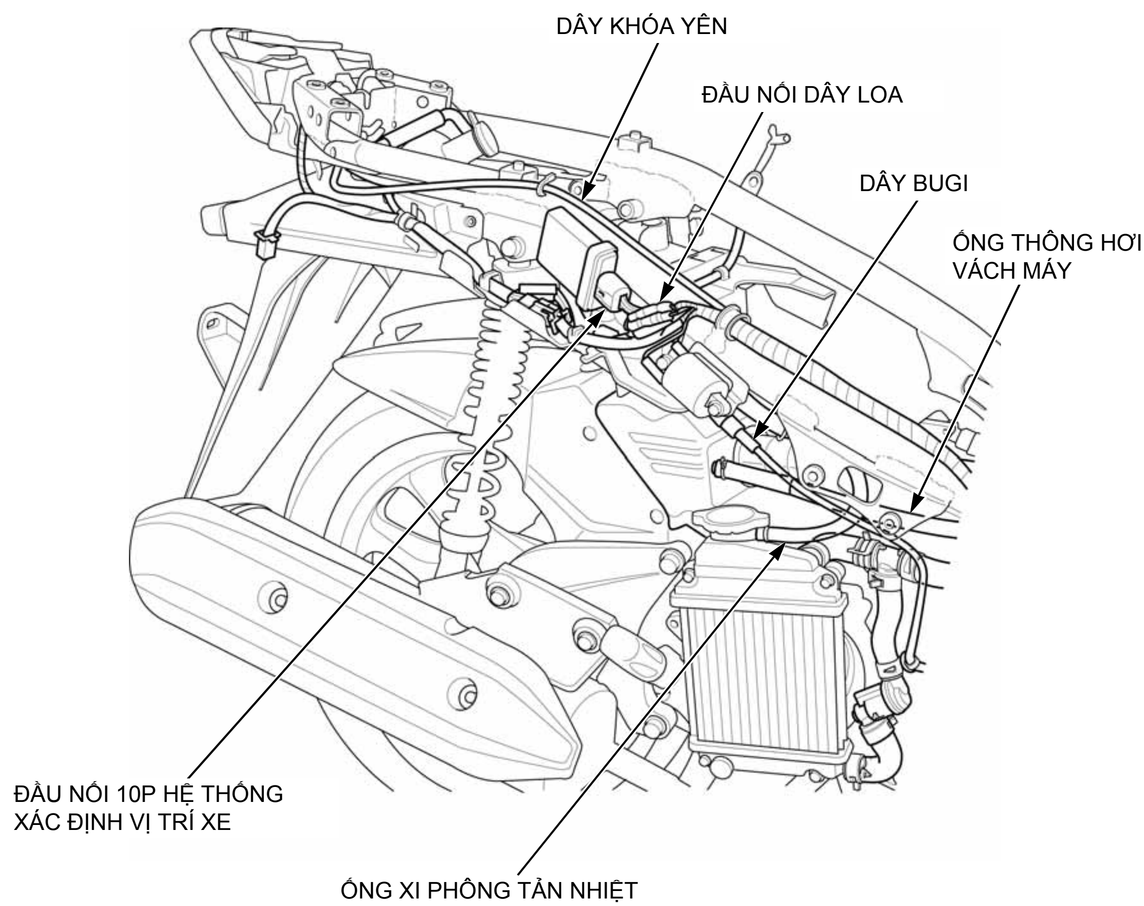

DÂY PHANH SAU
ĐẦU NỐI 9P (Đen) ĐÈN PHA
DÂY MỞ NẮP CHẮN THÙNG XĂNG
CÁC ĐẦU NỐI:
· ĐẦU NỐI 9P DÂY ĐỒNG HỒ
· ĐỐI NỐI 6P BÓ DÂY ĐỒNG HỒ
· ĐẦU NỐI 2P CÔNG TẮC MÁY
ỐNG PHANH TRƯỚC
ĐẦU NỐI 10P (ĐEN) BÓ
DÂY PHỤ ĐỘNG CƠ
ỐNG TRÀN
KHAY XĂNG
DÂY PHANH SAU
DÂY GA
DÂY CÔNG TẮC CHÂN CHỐNG NGHIÊNG
DÂY PHANH SAU

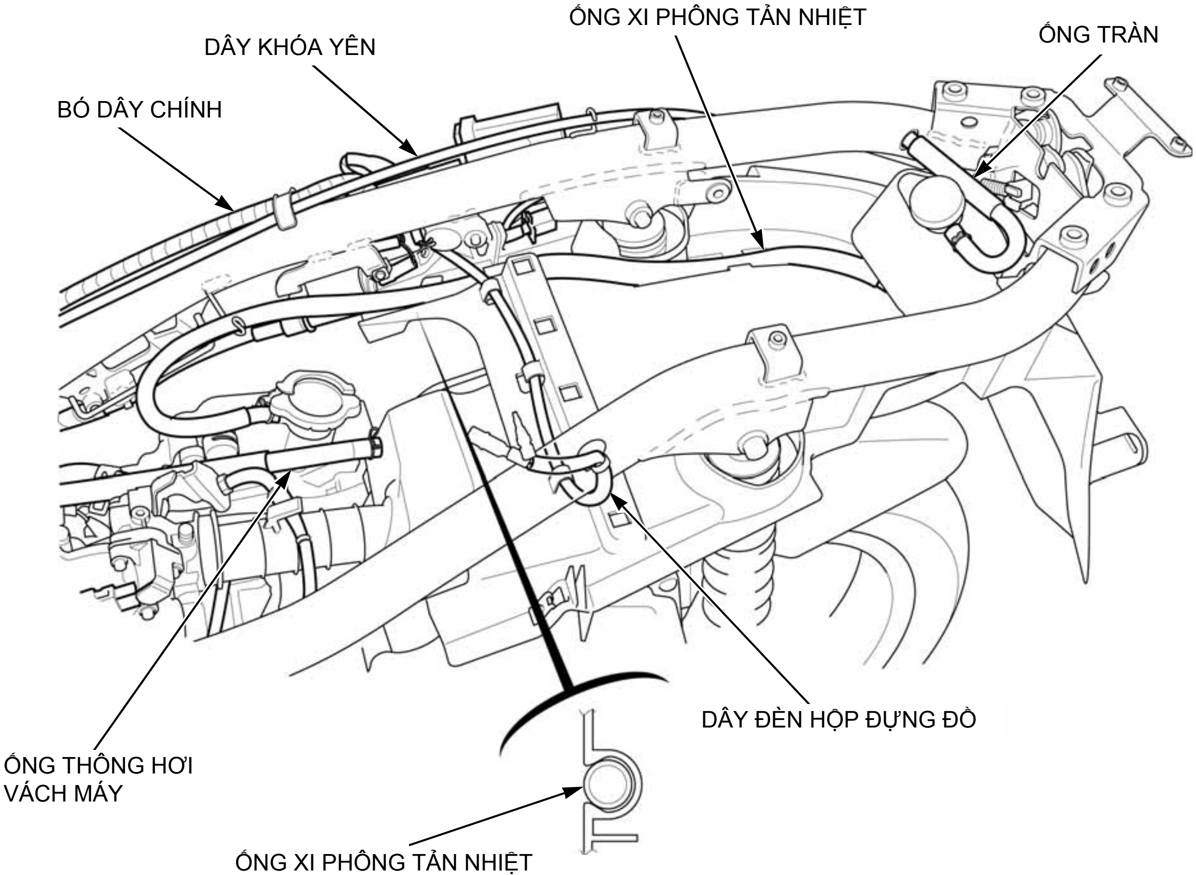

Ráp đầu dây mát như hình bên.
ĐẦU NỐI 10P (ĐEN) BÓ DÂY PHỤ ĐỘNG CƠ
ĐẦU NỐI 5P BƠM XĂNG
BÓ DÂY CHÍNH
DÂY KHÓA YÊN
DÂY MÁT
DÂY MÔ TƠ KHỞI ĐỘNG
Cắt bớt một phần:
DÂY MÁY PHÁT/CẢM BIẾN CKP
DÂY KHÓA YÊN
BÓ DÂY ĐỘNG CƠ
Lớn nhất 5 mm.
BÓ DÂY CHÍNH
DÂY MÁY PHÁT/ CẢM BIẾN CKP
DÂY MÔ TƠ KHỞI ĐỘNG
BÓ DÂY CHÍNH
DÂY CÔNG TẮC CHỐNG NGHIÊNG
DÂY KHÓA YÊN
BÓ DÂY ĐỘNG CƠ
DÂY MÔ TƠ KHỞI ĐỘNG
DÂY MÁY PHÁT/ CẢM BIẾN CKP
DÂY TỤ ĐIỆN

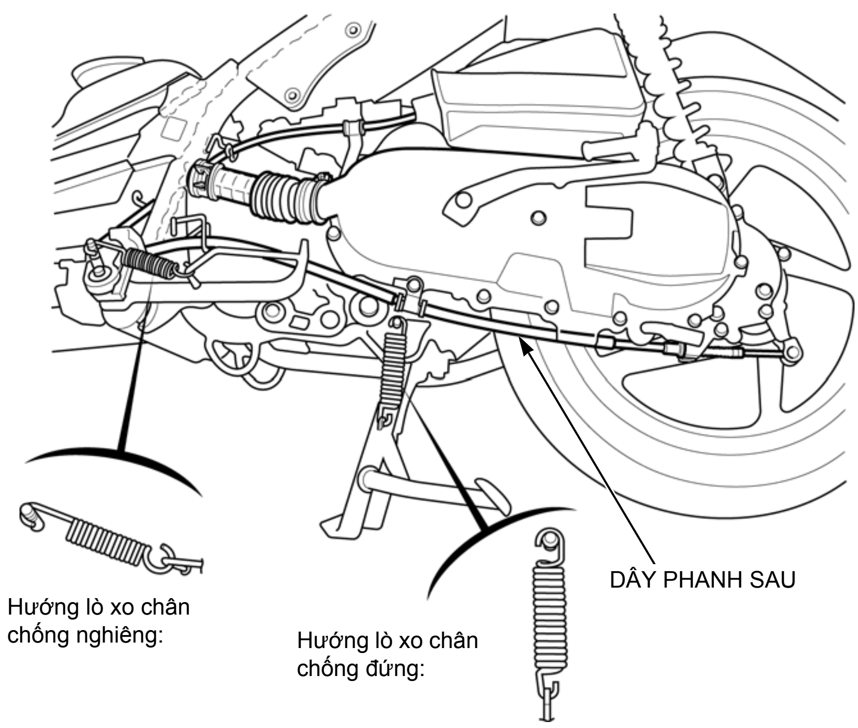

DÂY MÔ TƠ KHỞI ĐỘNG
ĐẦU NỐI DÂY CẢM BIẾN TA
PHÍA SAU
TRÊN
90°
ĐẦU NỐI DÂY MÁT
ĐẦU NỐI 2P (Đen) DÂY VAN TỪ
DÂY GA
DÂY MÔ TƠ KHỞI ĐỘNG
ĐẦU NỐI 2P KIM PHUN
DÂY MÁT
ỐNG THÔNG HƠI VÁCH MÁY
ỐNG DẪN XĂNG
DÂY MÔ TƠ KHỞI ĐỘNG
ỐNG XI PHÔNG TẢN NHIỆT
BÓ DÂY PHỤ ĐỘNG CƠ
TRÊN
Lớn nhất 22 mm.
BÓ DÂY PHỤ ĐỘNG CƠ
ĐẦU NỐI 2P (ĐEN) CẢM BIẾN ECT
ĐẦU NỐI 1P (ĐEN) CẢM BIẾN Ô XI O2
ỐNG THÔNG HƠI VÁCH MÁY

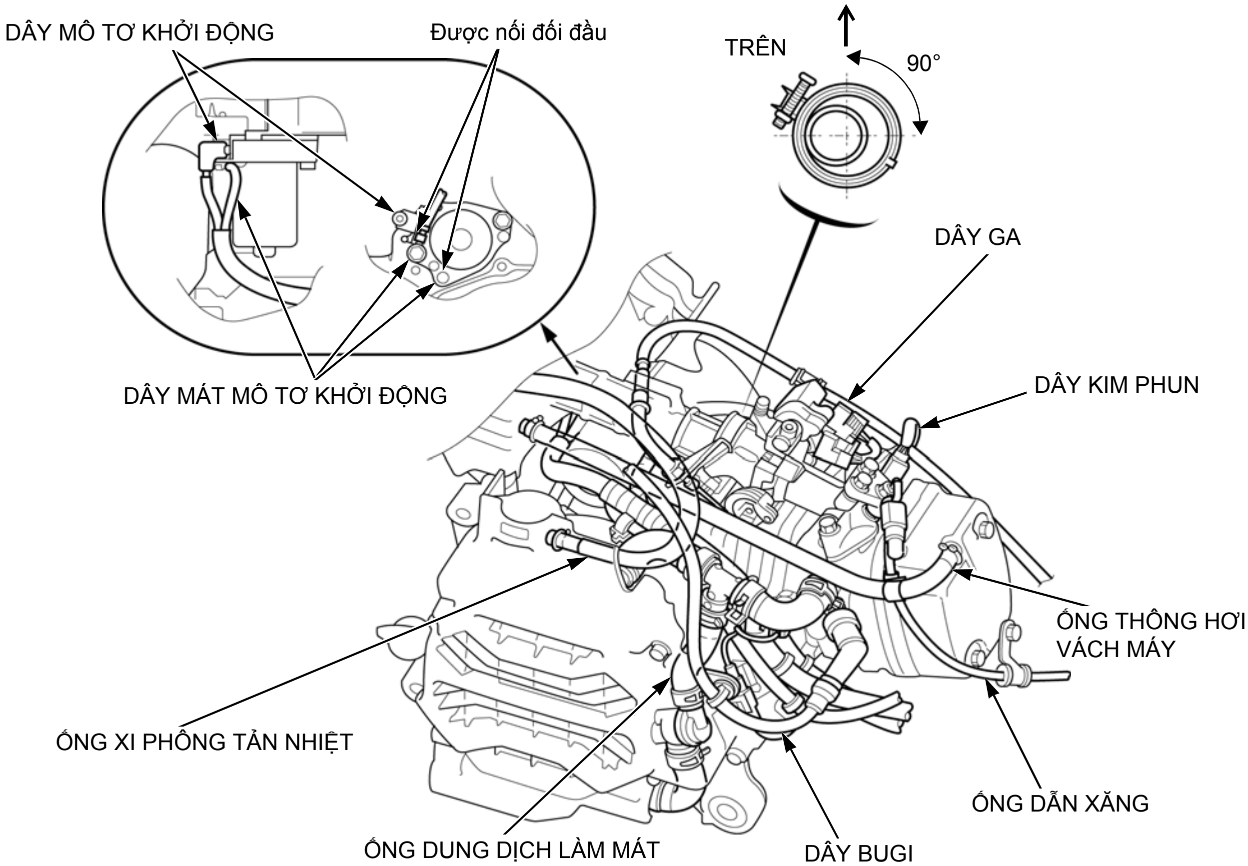

BÓ DÂY CHÍNH
ĐẦU NỐI 2P (ĐEN) CẢM BIẾN ECT
DÂY KHÓA YÊN
ỐNG XI PHÔNG TẢN NHIỆT
BÓ DÂY ĐỘNG CƠ
DÂY BUGI
DÂY MÔ TƠ KHỞI ĐỘNG
ĐẦU NỐI 1P (ĐEN) CẢM BIẾN Ô XI O₂
DÂY MÁY PHÁT/ CẢM BIẾN CKP
DÂY MÁY PHÁT/CẢM BIẾN CKP
DÂY CẢM BIẾN O₂
DÂY BUGI
BÓ DÂY ĐỘNG CƠ
DÂY MÔ TƠ KHỞI ĐỘNG

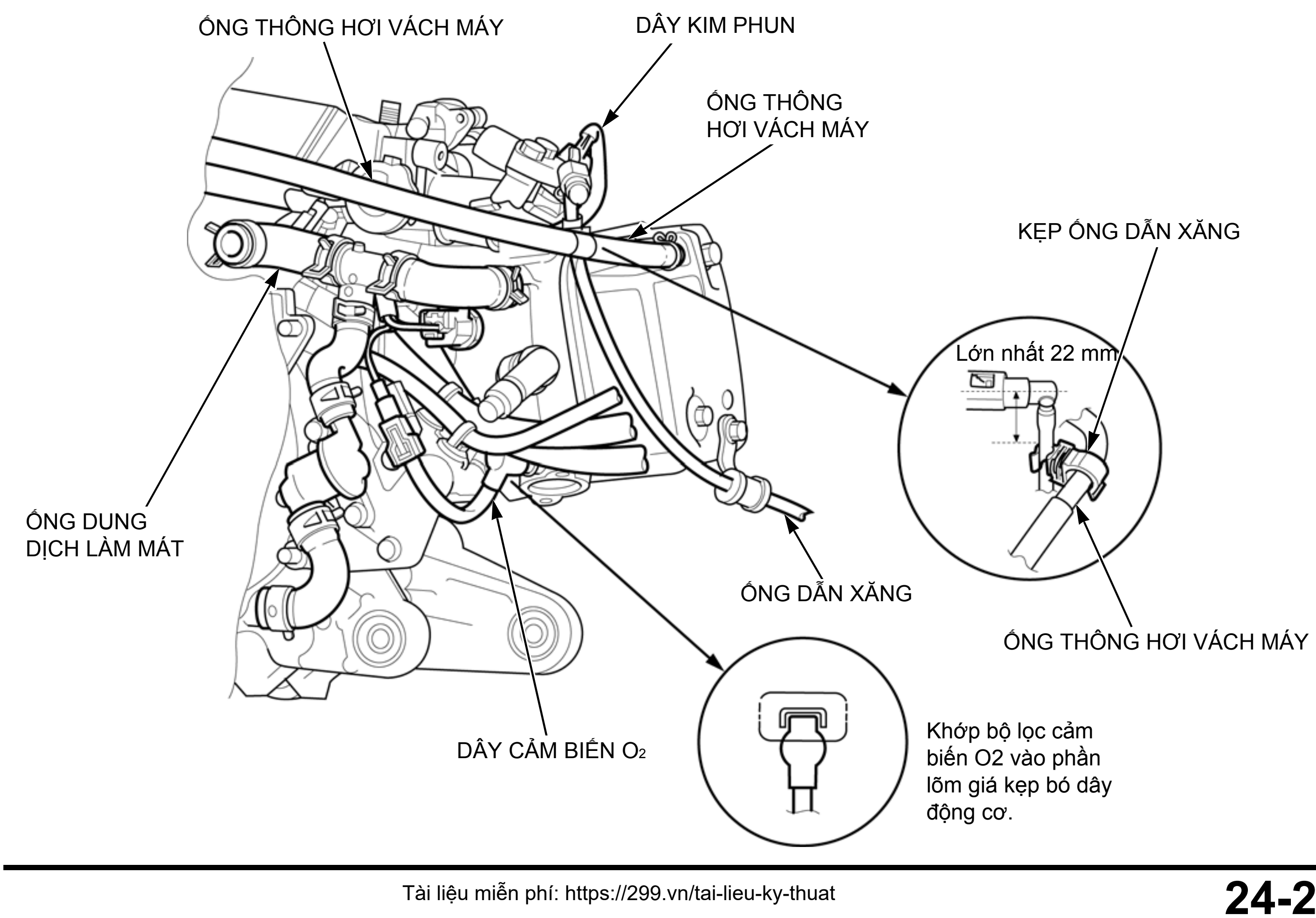

DÂY GA
ỐNG TRÀN
KHAY XĂNG
ỐNG DẪN
XĂNG
TRÊN
TRÊN
DÂY CÔNG TẮC CHÂN CHỐNG NGHIÊNG
30° – 40°
DÂY PHANH SAU
Hướng bu lông kẹp:

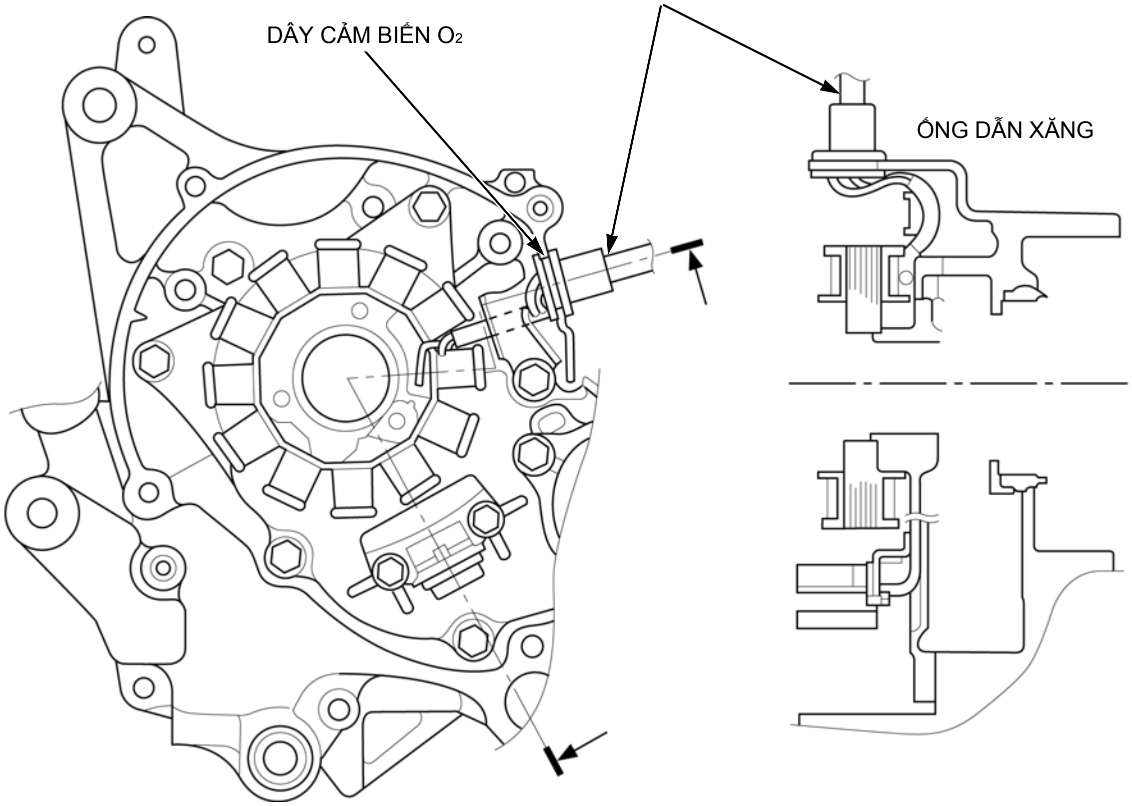

DÂY KHÓA YÊN
ĐẦU NỐI DÂY LOA
DÂY BUGI
ỐNG THÔNG HƠI
VÁCH MÁY
ĐẦU NỐI 10P HỆ THỐNG
XÁC ĐỊNH VỊ TRÍ XE
ỐNG XI PHÔNG TẢN NHIỆT

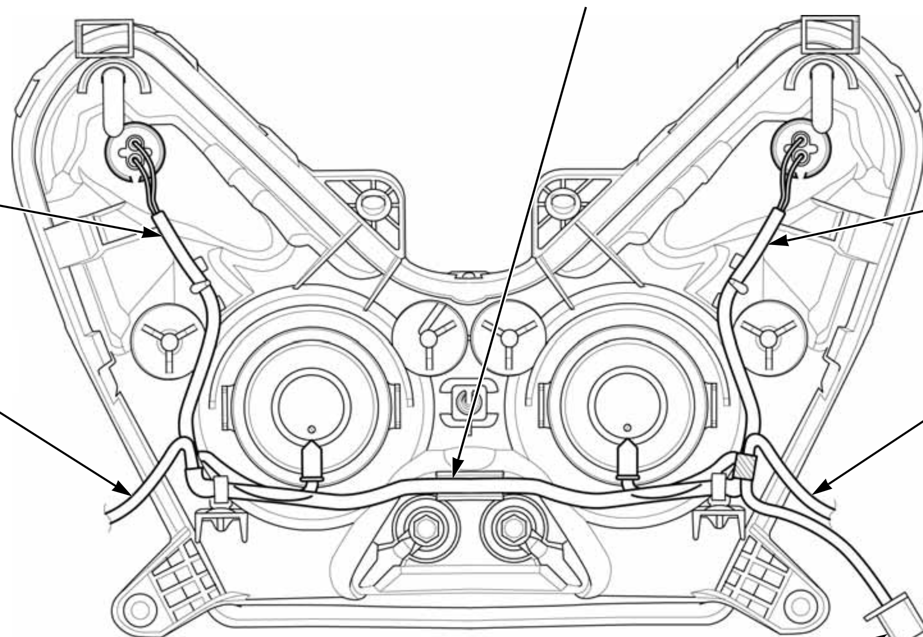

ỐNG XI PHÔNG TẢN NHIỆT
ỐNG TRÀN
DÂY KHÓA YÊN
BÓ DÂY CHÍNH
DÂY ĐÈN HỘP ĐỰNG ĐỒ
ỐNG THÔNG HƠI
VÁCH MÁY
ỐNG XI PHÔNG TẢN NHIỆT

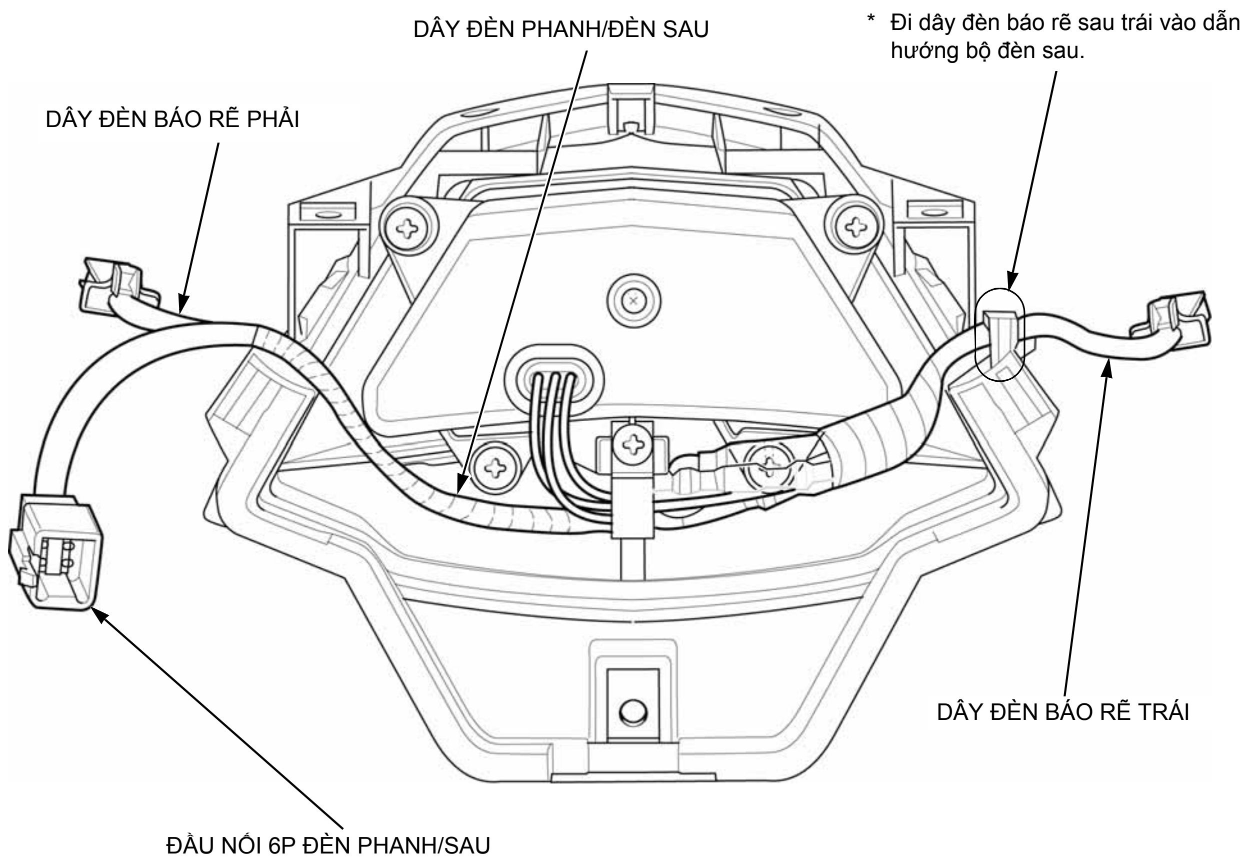

DÂY PHANH SAU
Hướng lò xo chân
chống nghiêng:
Hướng lò xo chân
chống đứng:


DÂY MÔ TƠ KHỞI ĐỘNG
Được nối đối đầu
TRÊN
90°
DÂY GA
DÂY KIM PHUN
DÂY MÁT MÔ TƠ KHỞI ĐỘNG
ỐNG THÔNG HƠI VÁCH MÁY
ỐNG XI PHÔNG TẢN NHIỆT
ỐNG DẪN XĂNG
ỐNG DUNG DỊCH LÀM MÁT
DÂY BUGI


ỐNG THÔNG HƠI VÁCH MÁY
DÂY KIM PHUN
ỐNG THÔNG HƠI VÁCH MÁY
KẸP ỐNG DẪN XĂNG
Lớn nhất 22 mm
ỐNG DUNG DỊCH LÀM MÁT
ỐNG DẪN XĂNG
ỐNG THÔNG HƠI VÁCH MÁY
DÂY CẢM BIẾN O2
Khớp bộ lọc cảm biến O2 vào phần lõm giá kẹp bó dây động cơ.


DÂY MÁY PHÁT/CẢM BIẾN CKP
DÂY CẢM BIẾN O2
ỐNG DẪN XĂNG


DÂY ĐÈN PHA
DÂY ĐÈN VỊ TRÍ BÊN TRÁI
DÂY ĐÈN VỊ TRÍ BÊN PHẢI
DÂY ĐÈN BÁO RẼ TRÁI
DÂY ĐÈN BÁO RẼ PHẢI
ĐẦU NỐI 9P (Đen) ĐÈN PHA

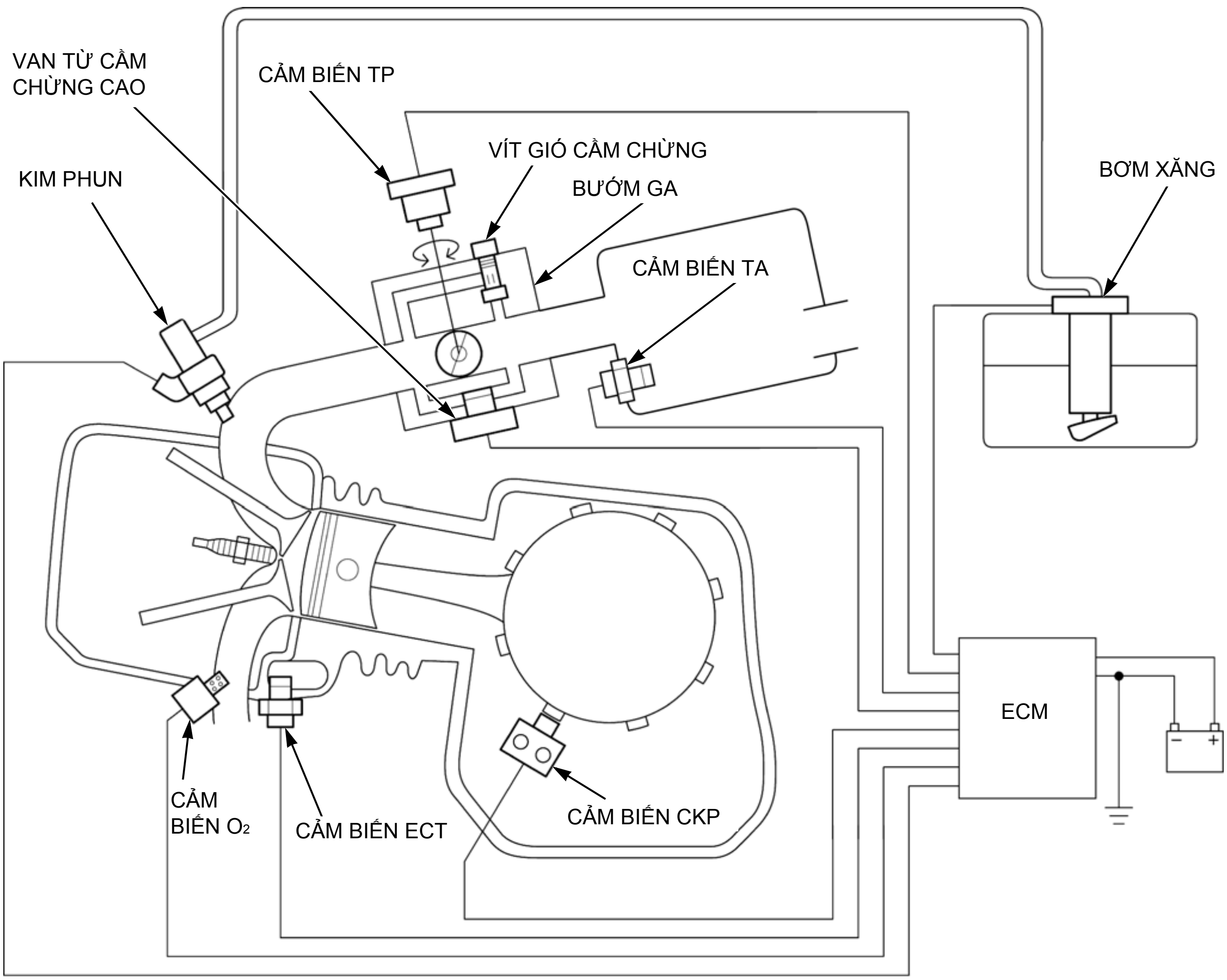

DÂY ĐÈN PHANH/ĐÈN SAU
* Đi dây đèn báo rẽ sau trái vào dẫn hướng bộ đèn sau.
DÂY ĐÈN BÁO RẼ PHẢI
DÂY ĐÈN BÁO RẼ TRÁI
ĐẦU NỐI 6P ĐÈN PHANH/SAU

# HỆ THỐNG PGM-FI KHÔNG CÓ CẢM BIẾN MAP và IACV

## CÁC BỘ PHẬN

Hệ thống PGM-FI bao gồm các bộ phận sau:

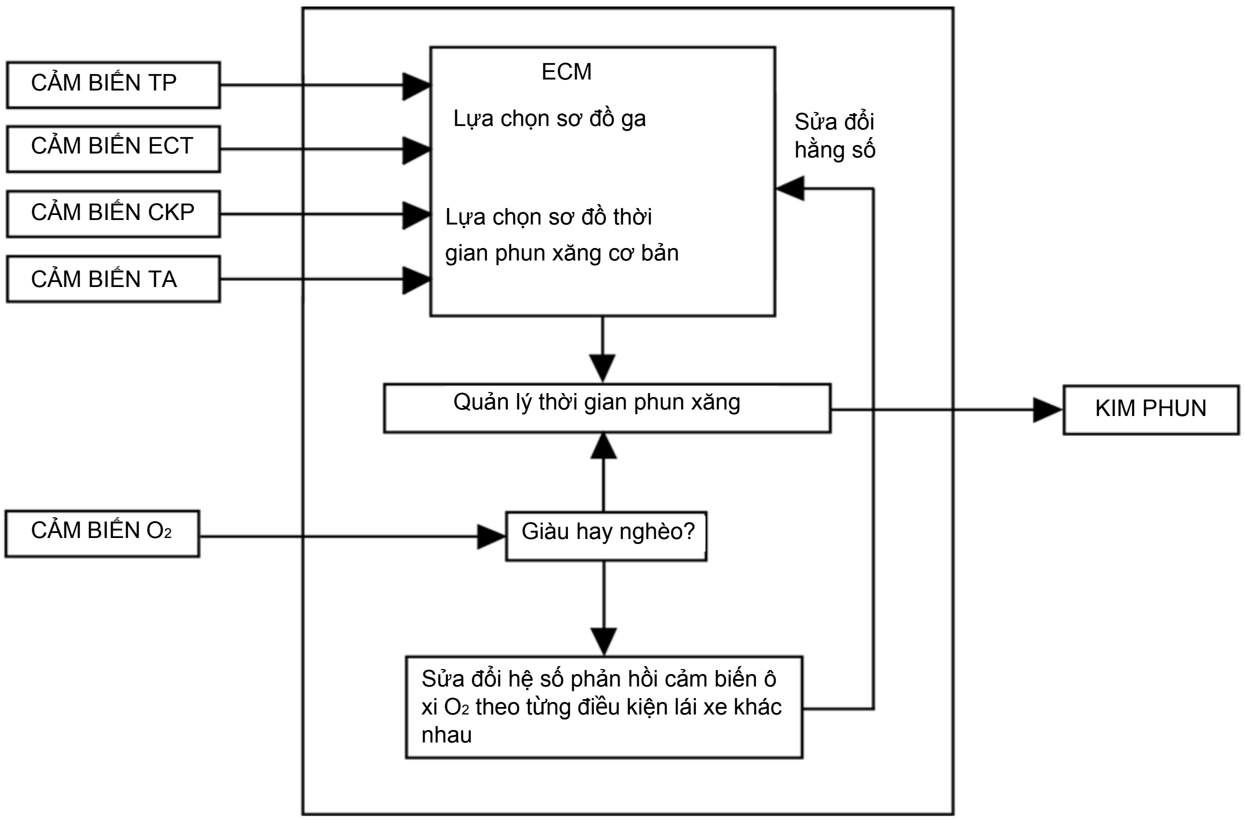
– Kim phun
– Bơm xăng
– ECM
– Cảm biến CKP
– Cảm biến TP
– Cảm biến ECT
– Cảm biến $O_2$
– Cảm biến TA
– Bướm ga
– Vít gió cầm chừng
– Van từ cầm chừng cao




Sơ đồ hệ thống PGM-FI Xem trang 24-52.

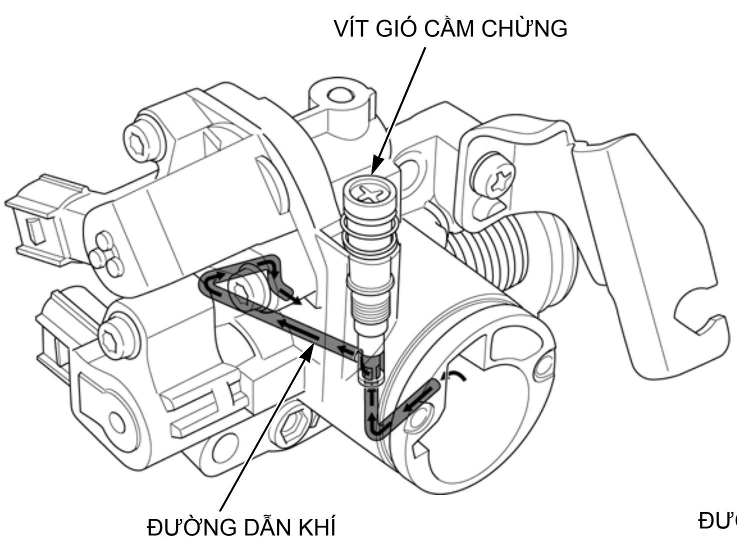
## PHÁC THẢO HỆ THỐNG

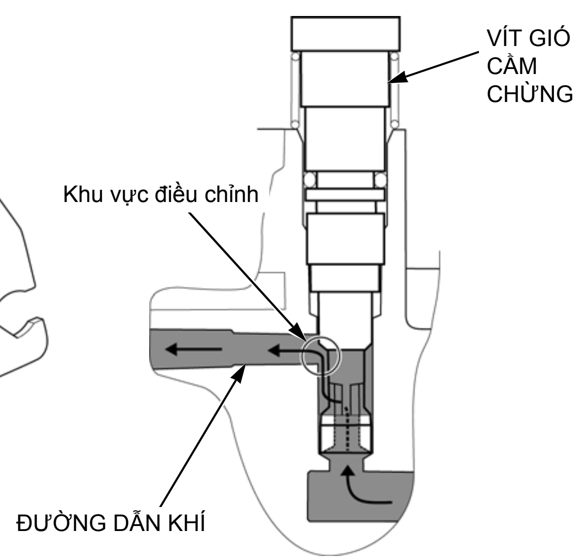
Hệ thống PGM-FI của đời xe này không cần đến cảm biến MAP và IACV.
Để thay thế chức năng của cảm biến MAP, hệ thống PGM-FI tận dụng sự phản hồi của cảm biến ôxi $O_2$ và tín hiệu từ cảm biến CKP.
Thời gian phun xăng cơ bản thay đổi theo từng điều kiện lái xe khác nhau được lập trình trong ECM, liên tục được sửa đổi theo hệ số phản hồi từ cảm biến ôxi $O_2$ thay thế cho chương trình quản lý nhờ áp suất chân không phát hiện bởi cảm biến MAP và nhiệt độ khí nạp được phát hiện bởi cảm biến TA ở hệ thống PGM-FI thông thường.
Phát hiện quá trình đốt cháy được thực hiện nhờ tín hiệu cảm biến CKP. ECM phát hiện quá trình nén khi tốc độ quay trục cơ chậm dần trong quá trình nén, quá trình này thay cho việc phát hiện nhờ tín hiệu cảm biến MAP trong hệ thống PGM-FI thông thường.




## VÍT GIÓ CẦM CHỪNG

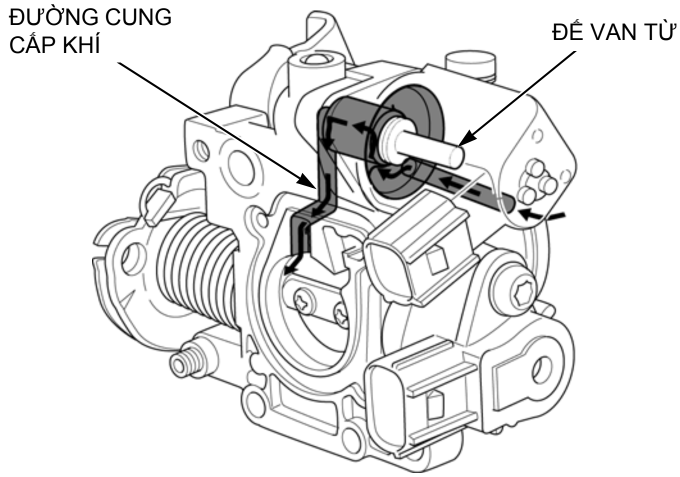
Vít gió cầm chừng được lắp trên thân bộ bướm ga. Đường khí cầm chừng này cung cấp một lượng khí cần thiết cho quá trình vận hành cầm chừng.
Đường khí cầm chừng được thiết kế theo dạng khúc khuỷu để mà không dễ bị ảnh hưởng bởi muội các bon từ buồng đốt đẩy ngược lên. Lượng khí có thể điều chỉnh bằng cách xoay vít khí cầm chừng để tăng hoặc giảm khe hở giữa vít và thành đường khí cầm chừng trong thân bộ bướm ga.



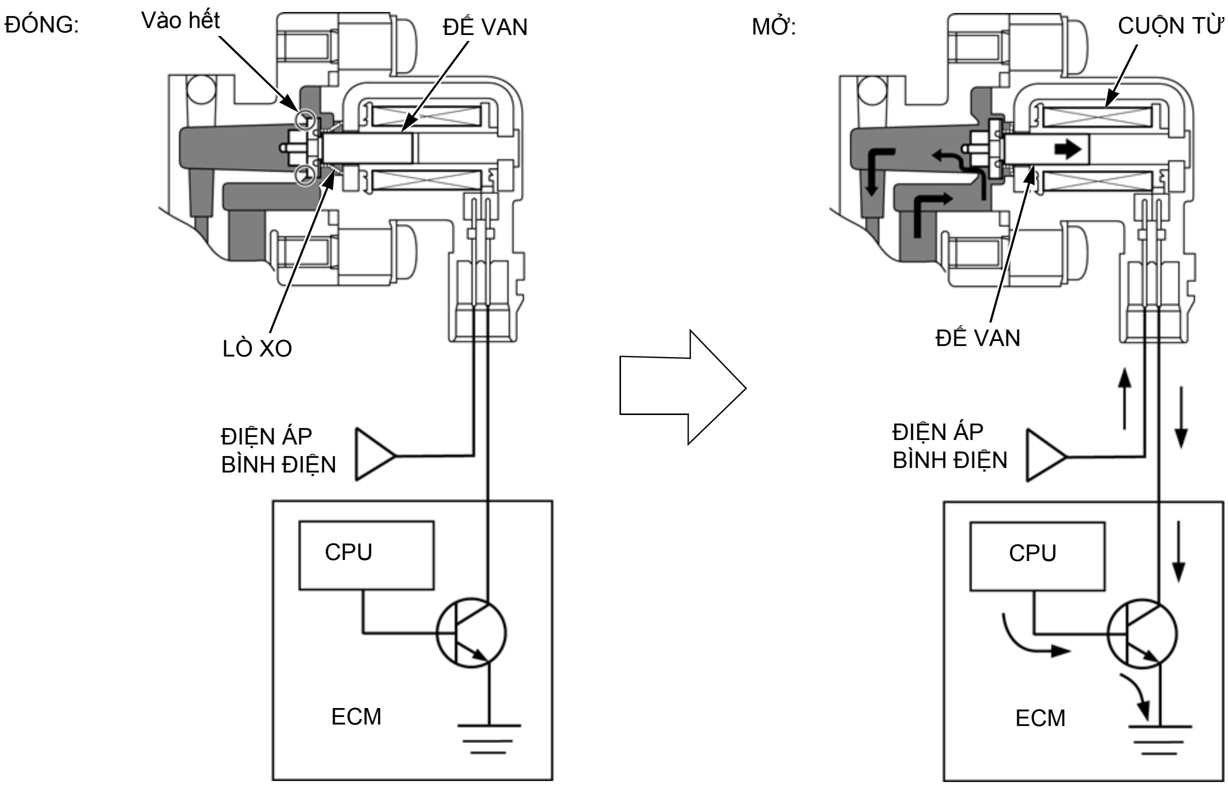



## VAN TỪ CẦM CHỪNG CAO

Thay cho IACV trong hệ thống PGM-FI thông thường, van từ cầm chừng cao dẫn một đường khí vào trong thân bướm ga để duy trì tốc độ cầm chừng nhanh khi động cơ nguội.




VẬN HÀNH:




Khi van từ không được kích hoạt, lò xo đẩy đế van được đẩy sát vào khu vực tựa của bộ bướm ga, đóng đường cung cấp khí.
Bình điện cung cấp điện áp không đổi tới van từ khi công tắc máy bật ON.
Khi phát hiện có tín hiệu xung ở trục cơ do khởi động động cơ, ECM nối mát cuộn từ để cung cấp dòng điện trong cuộn.
Lực điện từ sinh ra do cuộn từ hút đế van từ. Lực kéo của cuộn dây thắng lực của lò xo, tạo nên khe hở giữa đế van và khu vực tựa của bộ bướm ga, vì vậy tạo ra một đường cung cấp khí.

Van từ luôn hoạt động khi khởi động động cơ, không phụ thuộc vào nhiệt độ dung dịch làm mát.
Thời gian hoạt động của van được xác định bởi một đồng hồ bên trong ECM, được kiểm soát theo thông tin nhiệt độ dung dịch làm mát do phát hiện bởi cảm biến ECT.
Khi động cơ đủ nóng, mạch mát bên trong của dây cuộn từ sẽ đóng, cắt dòng điện trong cuộn.
Kết quả lực điện từ ở van biến mất, đế van hồi về vị trí ban đầu bởi lực của lò xo, đóng đường cung cấp khí.

# HỆ THỐNG XÁC ĐỊNH VỊ TRÍ XE

## TÓM TẮT

Xe này được trang bị hệ thống xác định vị trí xe, cho biết vị trí xe đỗ nhờ sử dụng đèn tín hiệu báo rẽ và hệ thống chuông báo. Kích hoạt hệ thống bằng cách bấm nút trên chìa khóa chính đã được đăng ký bởi hệ thống.

Hệ thống bao gồm những bộ phận sau:

– Chìa khóa chính
– Bộ nhận tín hiệu
– Loa
– Tiết chế
– Công tắc máy
– Đèn công tắc máy
– Đèn hộp đựng đồ

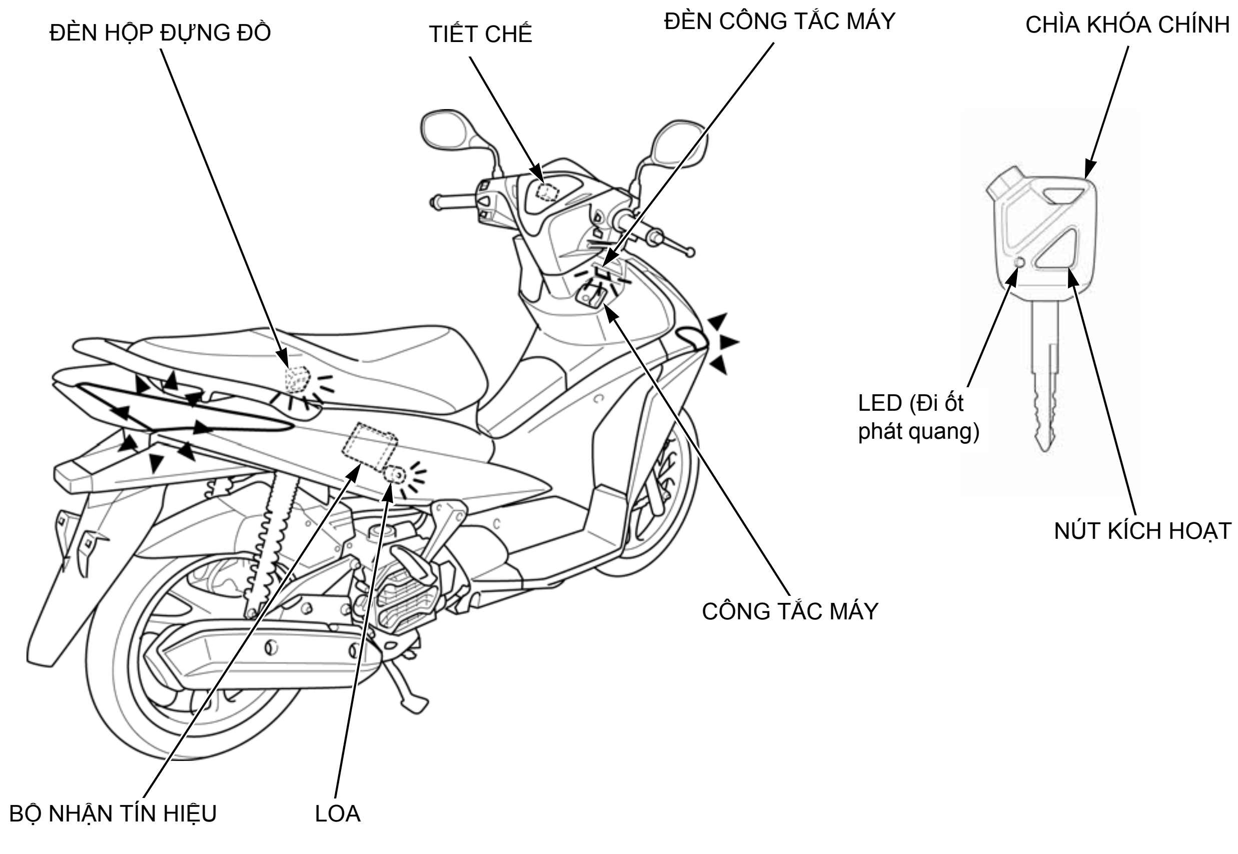
Mức âm lượng và kiểu âm thanh có thể điều chỉnh đượci.

– Chế độ im lặng tạm thời (trang 24-106)
– Cài đặt mức âm lượng (trang 24-105)
– Cài đặt kiểu âm thanh (trang 24-105)

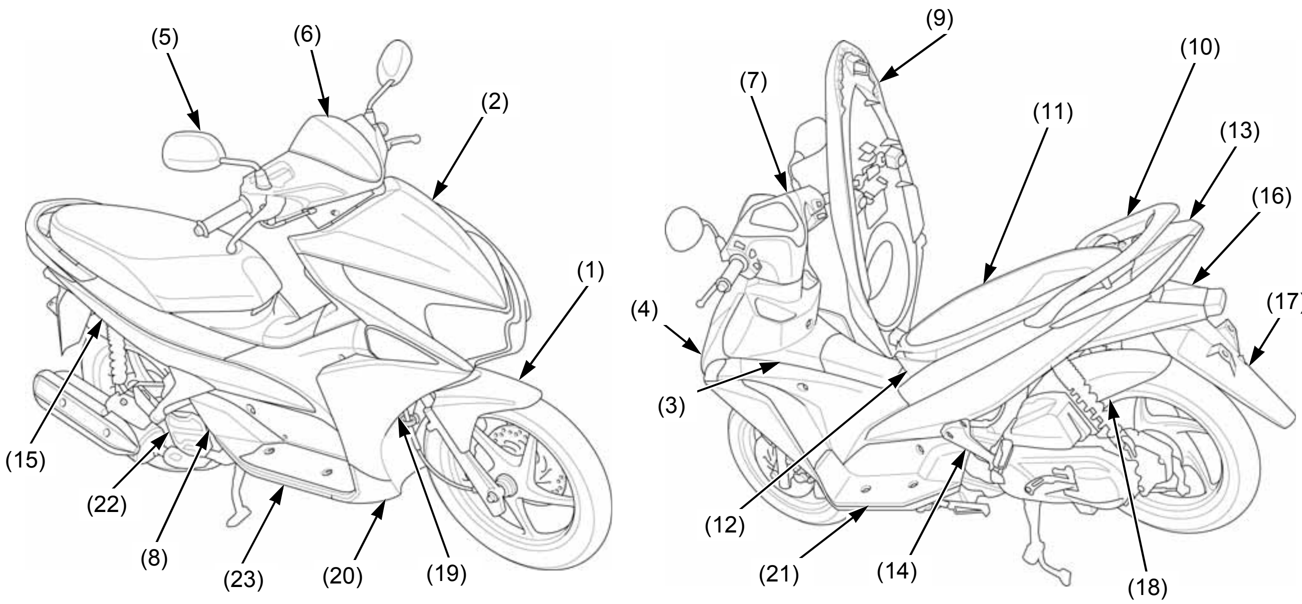
Hệ thống xác định vị trí có thể lưu giữ 3 mã chìa khóa chính. Về thủ tục vui lòng xem nội dung dưới đây.

– Thủ tục đăng ký mã chìa khóa chính

- Phạm vi hoạt động của chìa khóa chính xấp xỉ 10 m (32,8 ft).
- Sau khi nhấn nút kích hoạt thì đèn công tắc máy và đèn hộp đựng đồ sẽ sáng trong 60 giây. Nhấn lại vào nút kích hoạt để đèn sáng thêm trong 60 giây.
- Nếu xe không sử dụng trong 10 ngày thì hệ thống xác định vị trí xe sẽ tự động tắt. Để kích hoạt lại, bật công tắc máy ON.



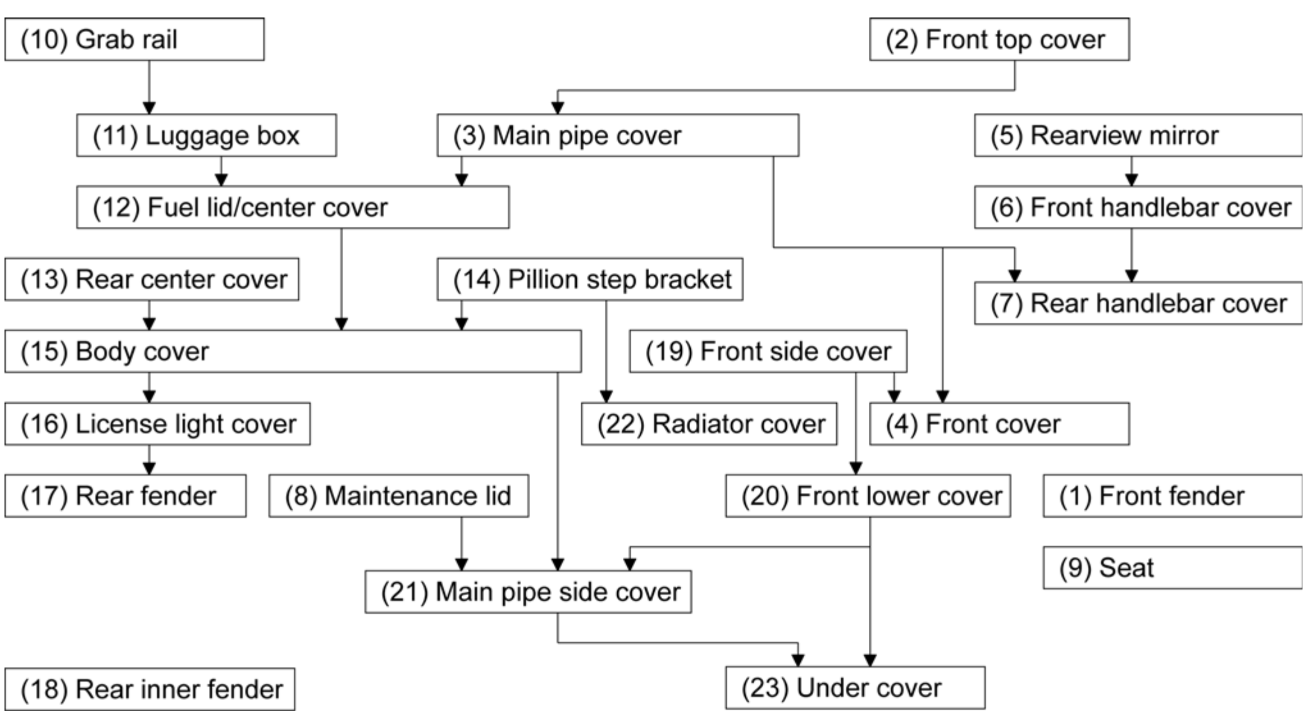
# VỊ TRÍ THÂN VỎ




(1) Chắn bùn trước (trang 3-4)
(2) Ốp trên trước (trang 24-33)
(3) Ốp ống chính (trang 24-34)
(4) Ốp trước (trang 24-35)
(5) Gương chiếu hậu (trang 3-8)
(6) Ốp trước tay lái (trang 24-36)
(7) Ốp sau tay lái (trang 24-37)
(8) Nắp bảo dưỡng (trang 24-38)
(9) Yên xe (trang 3-10)
(10) Tay dắt sau (trang 24-39)
(11) Hộp đựng đồ (trang 24-38)
(12) Nắp chắn thùng xăng/ốp giữa (trang 3-18)
(13) Ốp giữa phía sau (trang 24-39)
(14) Giá thanh gác chân (trang 3-11)
(15) Ốp thân (trang 24-41)
(16) Nắp đèn soi biển số (trang 24-40)
(17) Chắn bùn sau (trang 24-42)
(18) Chắn bùn trong sau (trang 23-24)
(19) Ốp bên phía trước (trang 24-43)
(20) Ốp dưới trước (trang 24-43)
(21) Ốp bên ống chính (trang 24-44)
(22) Ốp két tản nhiệt (trang 3-12)
(23) Ốp dưới (trang 24-45)

# SƠ ĐỒ THÁO THÂN VỎ

- Dưới đây là sơ đồ trình tự tháo thân xe.



# ỐP TRÊN TRƯỚC

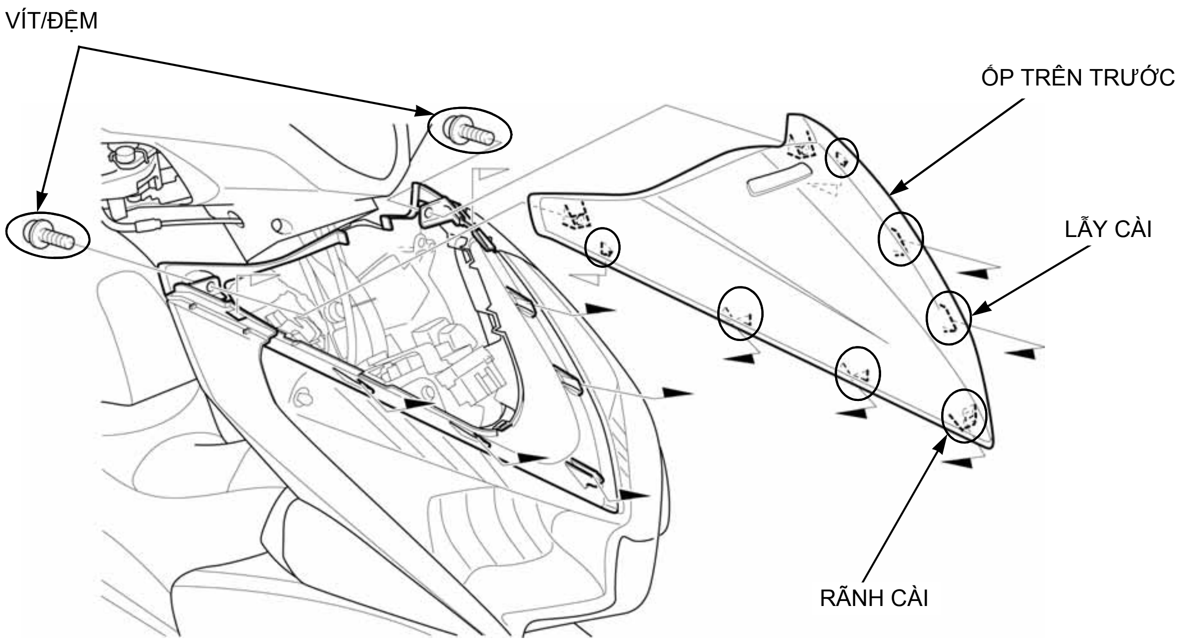
## THÁO/RÁP

Tháo vít/đệm ra.

*Cẩn thận không làm hỏng kẹp và móc cài.*

Trượt nhẹ ốp trên trước xuống dưới và tháo các lẫy và móc cài ra khỏi rãnh, sau đó tháo ốp trên trước bằng cách trượt về phía sau.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



# ỐP ỐNG CHÍNH

## THÁO/RÁP

Tháo ốp trên trước (trang 24-33).

Tháo đầu nối công tắc đèn công tắc máy.

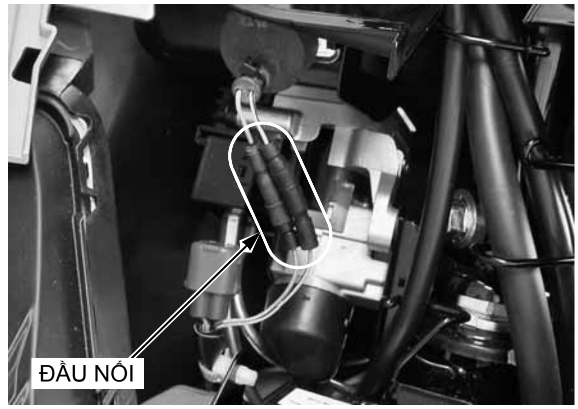
Mở khóa nắp chắn thùng xăng.
Mở nắp thùng xăng.

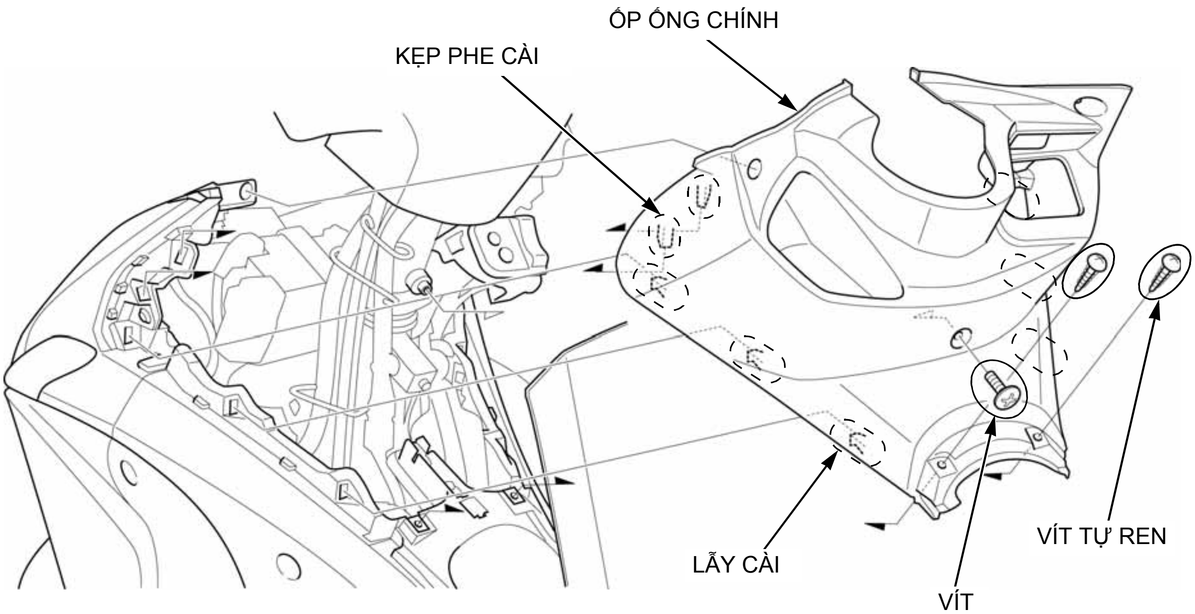
Tháo 2 vít tự ren và 1 vít ra.

*Cẩn thận không làm hỏng các lẫy và kẹp phanh cài.*

Trượt nhẹ ốp trên ống chính về phía sau bằng cách tách các lẫy và kẹp phanh cài ra khỏi rãnh, sau đó tháo ốp ống chính ra.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



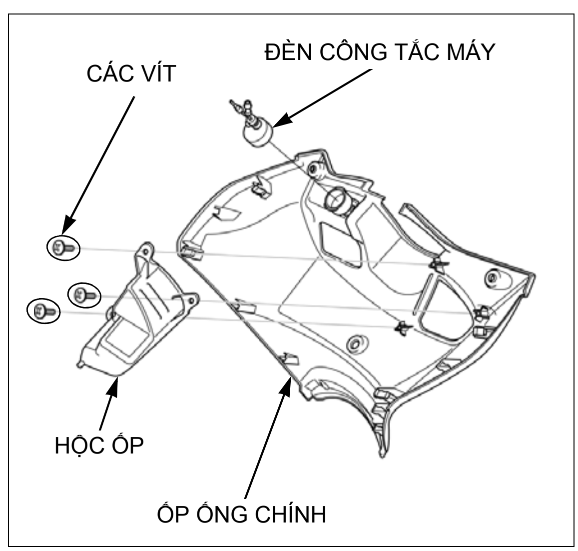




## THÁO RÃ/RÁP

Tháo như sau:

– Ba vít
– Hộc ốp ống chính
– Đèn công tắc máy

Ráp theo thứ tự ngược lại lúc tháo.



# ỐP TRƯỚC

## THÁO/RÁP

Tháo như sau:

– Ốp cạnh trước (trang 24-43).
– Ốp ống chính (trang 24-34).

Tháo 3 vít đặc biệt và 2 vít.

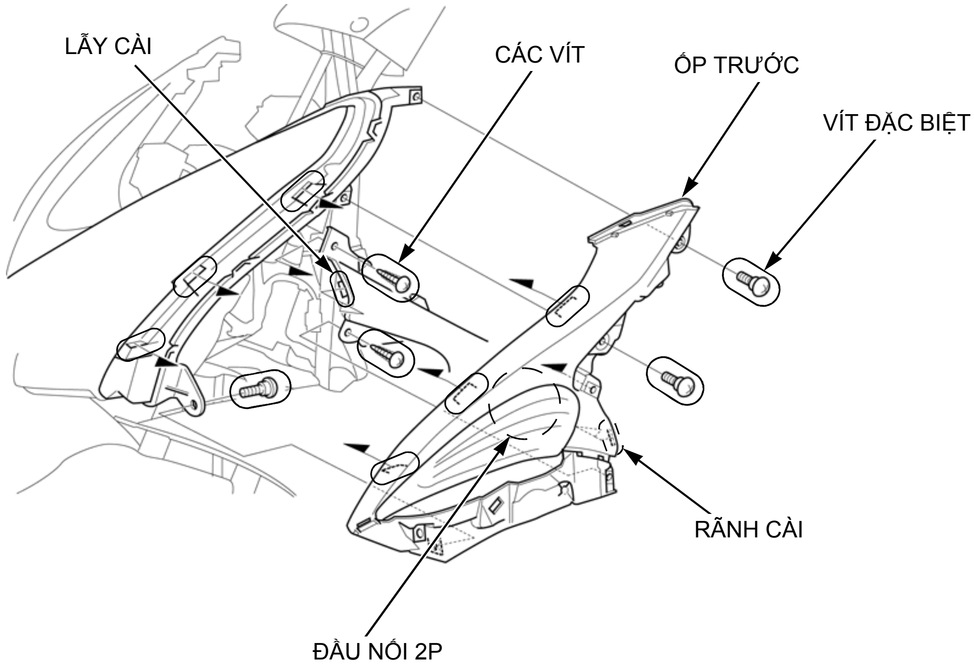
*Cẩn thận không làm hỏng các lẫy cài và rãnh.*

Tháo các lẫy trên ốp trước ra khỏi rãnh cài trên đèn pha, sau đó tháo ốp trước.
Tháo rãnh trên ốp trước ra khỏi lẫy ốp bên ống chính.

Tháo đầu nối 2P đèn báo rẽ trước và tháo nó ra.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

Bên trái:



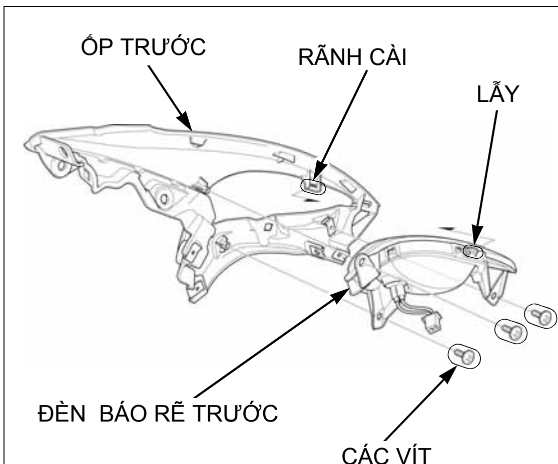

## THÁO RÃ/RÁP

Tháo như sau:

– Ba vít
– Đèn báo rẽ trước
– Ốp trước

Tháo lẫy cài trên đèn báo rẽ trước ra khỏi rãnh trên ốp trước.

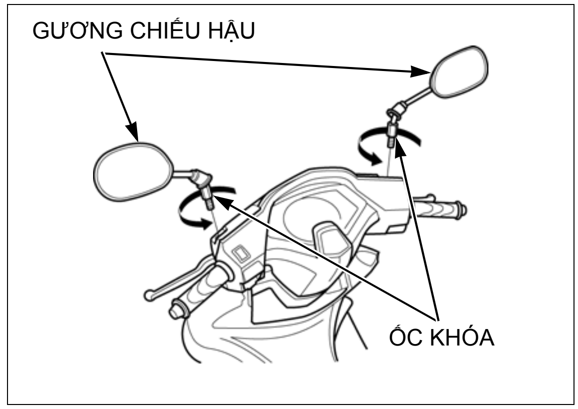
Ráp theo thứ tự ngược lại lúc tháo.



# ỐP TRƯỚC TAY LÁI

## THÁO/RÁP

Nới lỏng ốc khóa và tháo gương chiếu hậu bằng cách xoay chúng ngược chiều kim đồng hồ.




Tháo như sau:

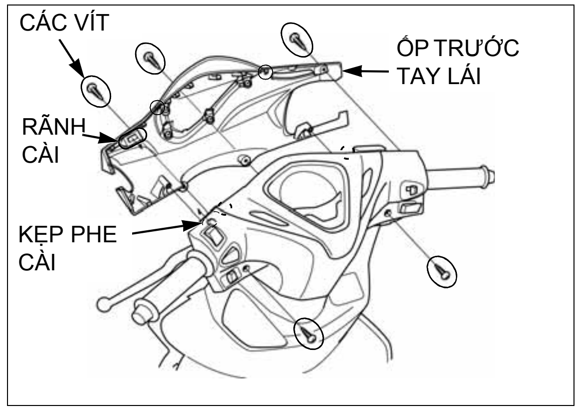
– Ốp trước tay lái (trang 24-36).
– Năm vít

*Cẩn thận không làm gãy các bích hãm và vấu lồi.*

Tháo các bích hãm xung quanh ốp trước tay lái.
Tháo các vấu bên trái và phải của ốp trước tay lái ra khỏi lỗ ốp sau tay lái bằng cách nâng từ từ ốp trước tay lái về phía trước.

Tháo ốp trước tay lái bằng cách tháo kẹp phe cài.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

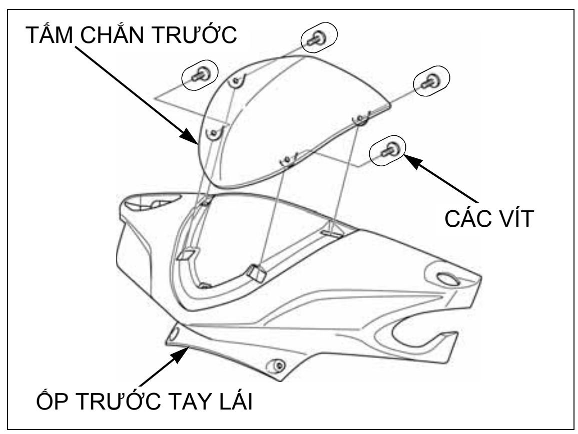



## THÁO RÃ/RÁP

Tháo như sau:

– Bốn vít
– Tấm chắn trước
– Ốp trước tay lái

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



# ỐP SAU TAY LÁI

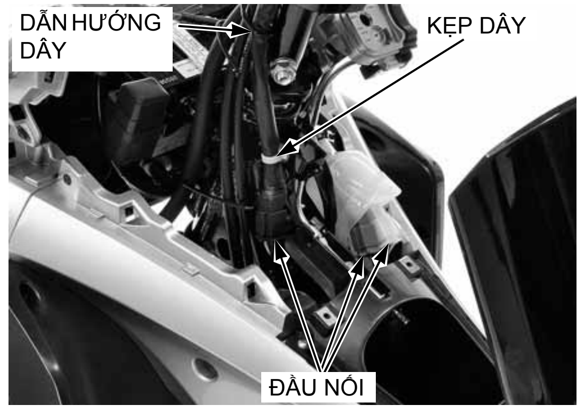
## THÁO/RÁP

Tháo như sau:

– Ốp trước tay lái (trang 24-36).
– Ốp ống chính (trang 24-34).

Tháo các đầu nối sau:

– Đầu nối 9P (Đen) bộ đèn pha
– Đầu nối 9P Đồng hồ tốc độ
– Đầu nối 6P (Nâu) đồng hồ tốc độ




*Đi bó dây hợp lý (trang 24-15).*

Tách bó dây đồng hồ tốc độ ra khỏi dẫn hướng và vấu kẹp dây trên khung.

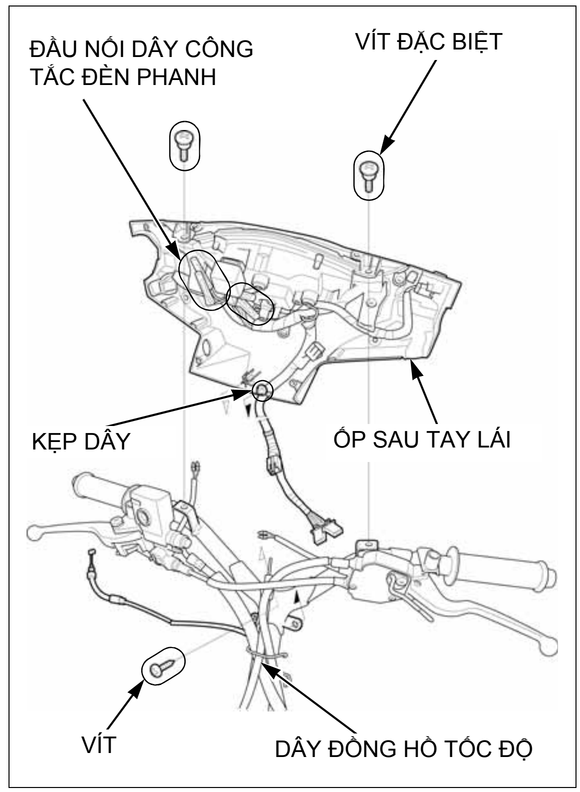
Tháo như sau:

– Đầu nối dây công tắc đèn phanh sau
– Đầu nối dây công tắc đèn phanh trước
– Dây đồng hồ tốc độ

Tháo như sau:

– Hai vít đặc biệt
– Vít
– Kẹp dây
– Ốp sau tay lái

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

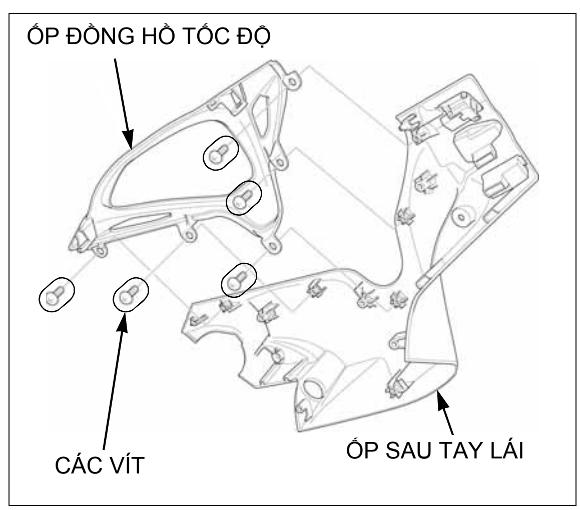



## THÁO RÃ/RÁP

Tháo như sau:

– Năm vít
– Ốp đồng hồ tốc độ
– Ốp sau tay lái

Ráp theo thứ tự ngược lại lúc tháo.



# NẮP BẢO DƯỠNG

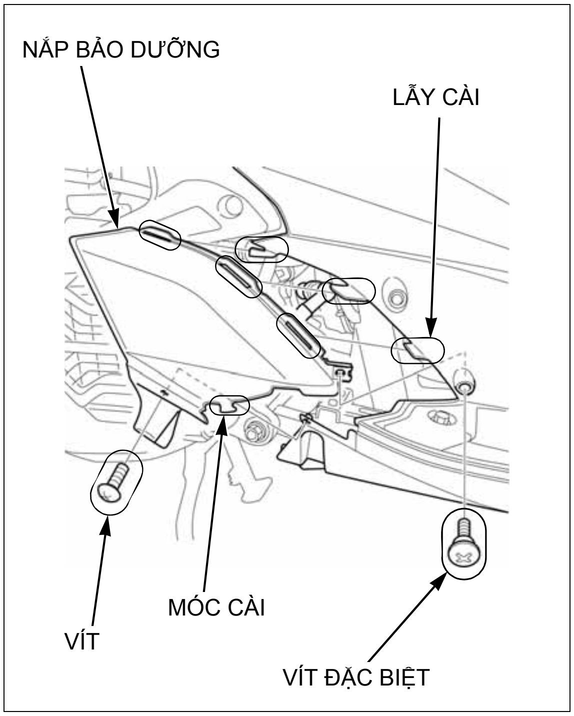
## THÁO/RÁP

Tháo vít và vít đặc biệt.

*Cẩn thận không làm hỏng lẫy và móc cài.*

Trượt nhẹ nắp bảo dưỡng về phía sau và tách các lẫy và móc cài.
Tháo nắp bảo dưỡng ra.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.




# HỘP ĐỰNG ĐỒ

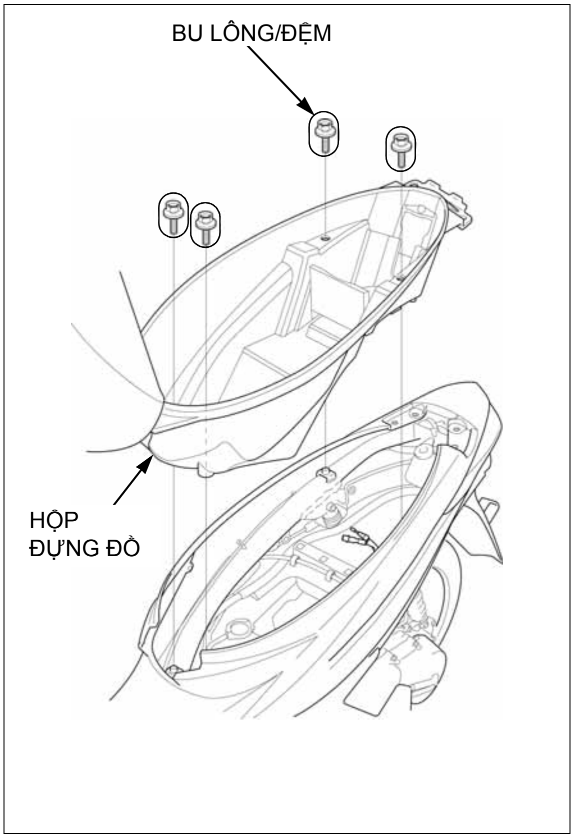
## THÁO/RÁP

Tháo như sau:

– Tay dắt sau (trang 24-39)
– Đèn hộp đựng đồ (trang 24-100)
– Bốn bu lông/đệm

Nâng nhẹ hộp đựng đồ lên và tháo nó ra.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



# ỐP GIỮA SAU

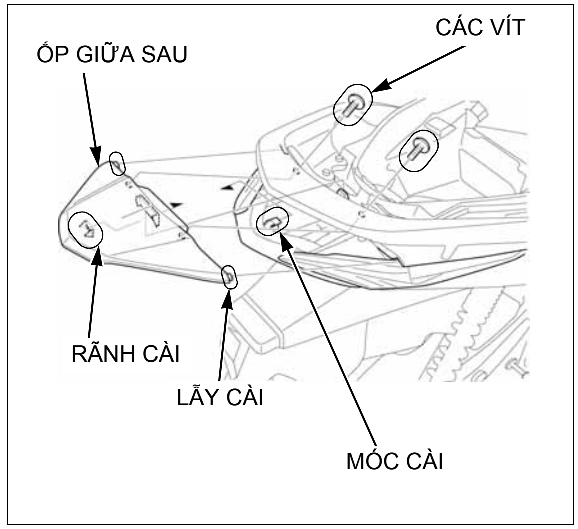
## THÁO/RÁP

Tháo 2 vít.

*Cẩn thận không làm hỏng móc cài và lẫy cài.*

Tách các lẫy trước bằng cách kéo nhẹ ốp giữa sau về phía sau.
Trượt nhẹ ốp giữa sau về phía trước và tách móc trên bộ đèn sau khỏi rãnh trên ốp giữa sau, tháo ốp giữa sau ra.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.




# TAY DẮT SAU

## THÁO/RÁP

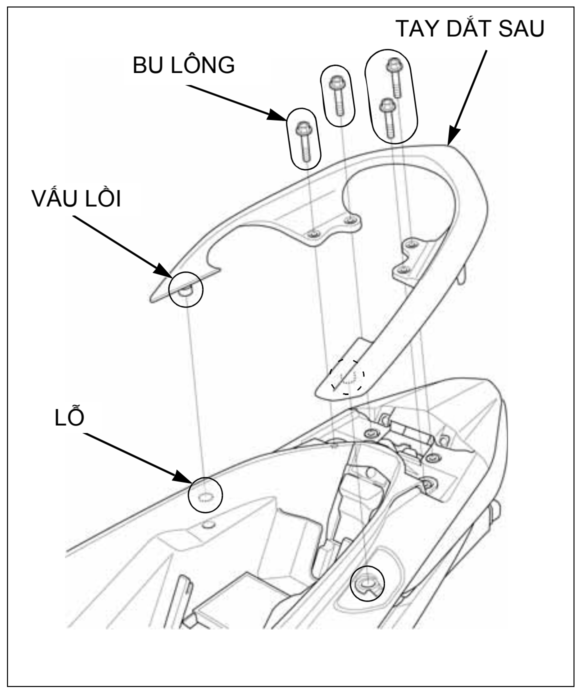
Mở khóa yên ra.
Mở yên xe.

Tháo như sau:

– Bốn bu lông
– Tay dắt sau

Tách các vấu ra khỏi lỗ trên ốp thân.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

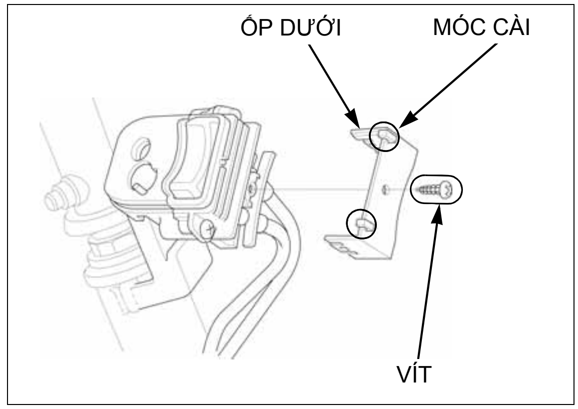


# CÔNG TẮC MỞ NẮP CHẮN THÙNG XĂNG/YÊN XE

## THÁO/RÁP

Tháo ốp ống chính (trang 24-34).

Tháo vít và nắp dưới công tắc mở nắp chắn thùng xăng/yên xe bằng cách tách móc của nó.

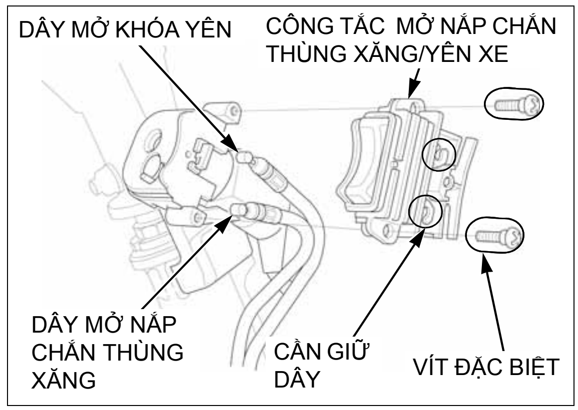



Tháo dây mở nắp chắn thùng xăng/yên xe ra khỏi cần giữ.

Tháo 2 vít đặc biệt và công tắc mở nắp chắn thùng xăng/yên xe ra khỏi công tắc máy.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

**MÔ MEN LỰC SIẾT:**
**Vít ốp dưới công tắc mở nắp chắn thùng xăng/yên: 1,1 N.m (0,11 kgf.m, 0,8 lbf.ft)**




# ỐP ĐÈN SOI BIỂN SỐ

## THÁO/RÁP

Tháo như sau:

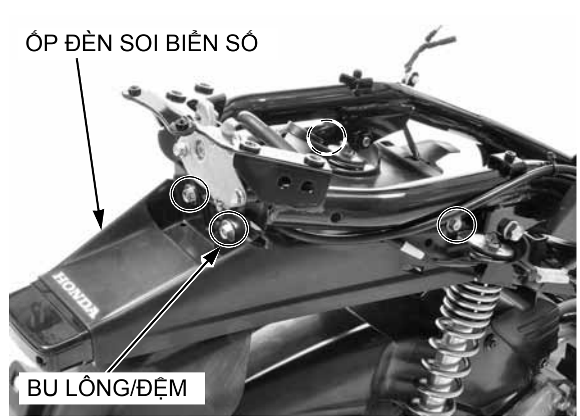
– Ốp thân (trang 24-41)
– Đèn tín hiệu báo rẽ sau (trang 24-99)
– Đèn phanh/sau (trang 24-98)

Tháo dây đèn soi biển số ra khỏi dẫn hướng dây và tháo đầu nối dây.




Tháo 4 bu lông/đệm rồi tháo ốp đèn soi biển số ra.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



# ỐP THÂN

## THÁO/RÁP

Tháo như sau:

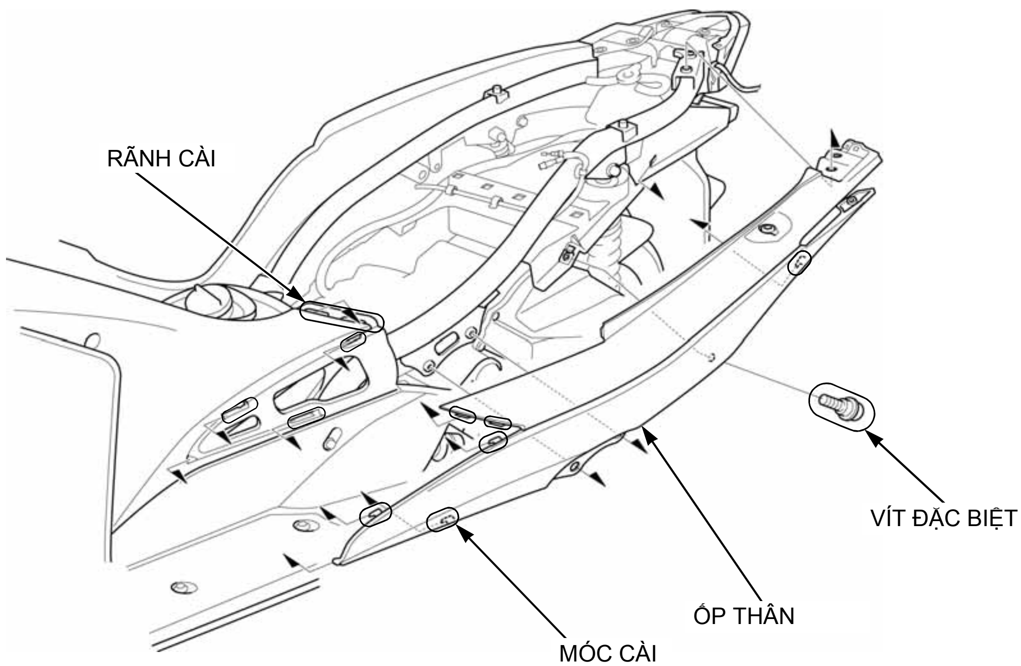
– Giá thanh gác chân sau (trang 3-11).
– Nắp chắn thùng xăng/ốp giữa (trang 3-18)
– Ốp giữa phía sau (trang 24-39)
– Đèn tín hiệu báo rẽ sau (trang 24-99)
– Hai vít đặc biệt từ phía dưới

*Cẩn thận không làm hỏng lẫy và móc cài.*

Tách lẫy vấu và móc cài ra khỏi rãnh, sau đó tháo ốp thân ra khỏi khung.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

BÊN TRÁI:




## THÁO RÃ/RÁP

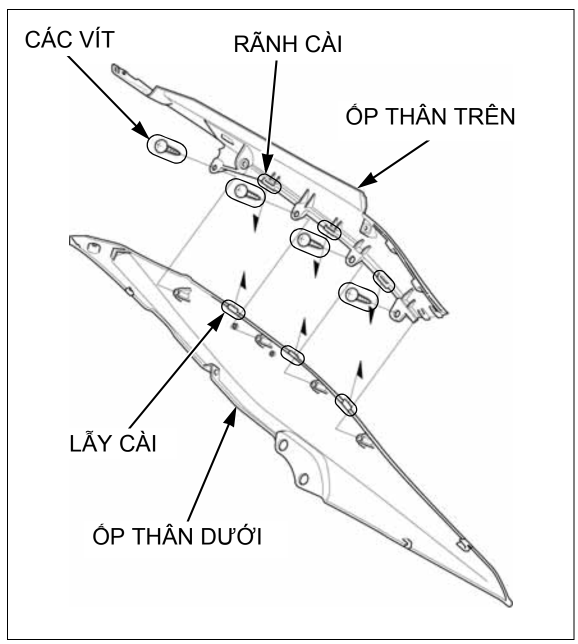
Tháo như sau:

– Bốn vít
– Ốp thân trên
– Ốp thân dưới

*Cẩn thận không làm hỏng các lẫy và rãnh.*

Tách lẫy cài trên ốp thân dưới ra khỏi rãnh trên ốp thân trên.

Ráp theo thứ tự ngược lại lúc tháo.



# CHẮN BÙN SAU

## THÁO/RÁP

Dựng xe trên chống đứng.

Tháo như sau:

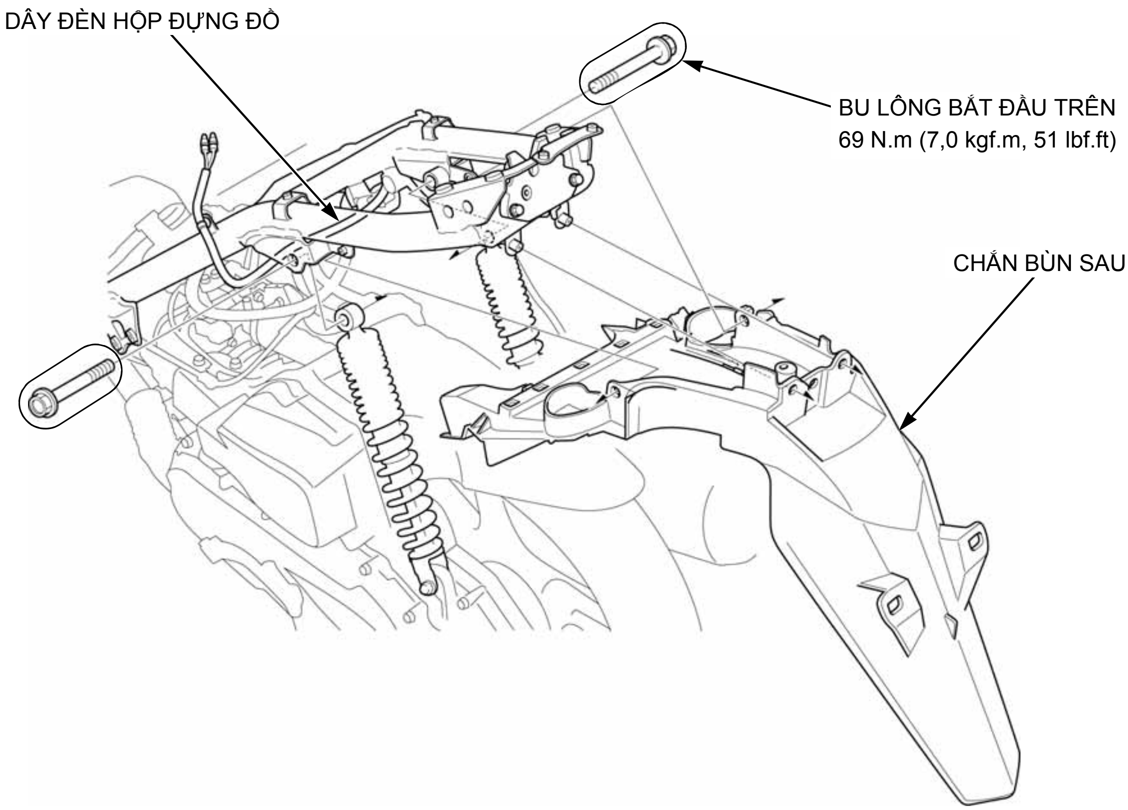
– Đèn tín hiệu báo rẽ sau (trang 24-99)
– Nắp đèn soi biển số (trang 24-40)
– Bu lông bắt đầu trên giảm xóc sau

*Đi dây và bó dây hợp lý (trang 24-15).*

Tách dây đèn hộp đựng đồ ra khỏi dẫn hướng trên chắn bùn sau.
Tách ống xi phông bình dự trữ ra khỏi dẫn hướng ống trên chắn bùn sau.

**MÔ MEN LỰC SIẾT:**
**Bu lông bắt đầu trên giảm xóc sau:**
**69 N.m (7,0 kgf.m, 51 lbf.ft)**

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



# ỐP CẠNH TRƯỚC

## THÁO/RÁP

Tháo như sau:

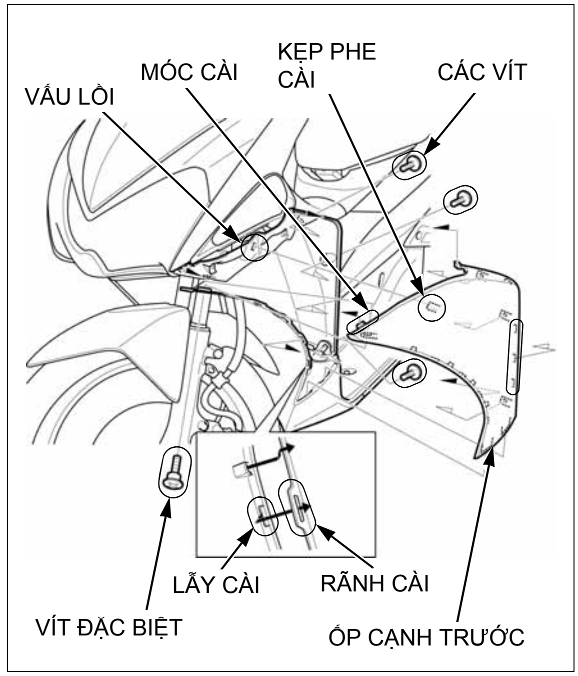
– Vít đặc biệt
– Ba vít

*Cẩn thận không làm hỏng móc cài, lẫy và kẹp.*

Tách lẫy/móc cài và kẹp trên ốp cạnh trước ra khỏi rãnh/vấu trên ốp dưới trước và ốp trước.

Tháo ốp cạnh trước bằng cách tháo kẹp.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.




# ỐP TRƯỚC PHÍA DƯỚI

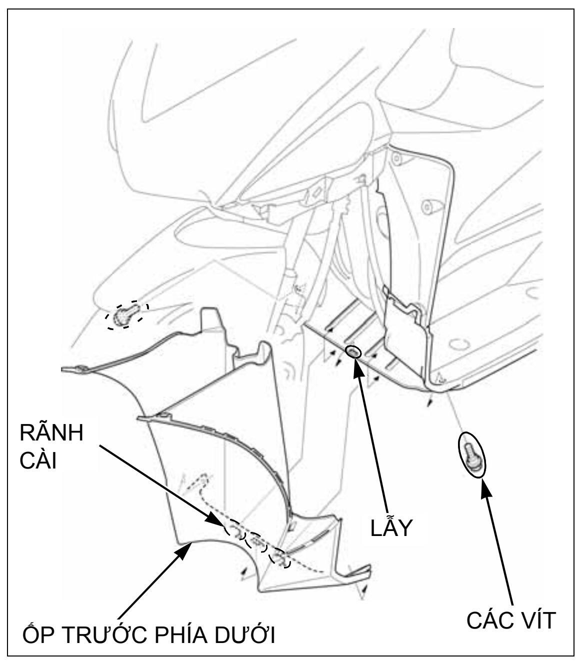
## THÁO/RÁP

Tháo ốp cạnh trước (trang 24-43).

*Cẩn thận không làm hỏng các rãnh và lẫy cài.*

Tháo 2 vít.
Tách rãnh/lẫy cài trên ốp dưới trước từ ốp dưới.
Tháo ốp dưới trước.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



# ỐP BÊN ỐNG CHÍNH

## THÁO/RÁP

Tháo như sau:

– Nắp chắn thùng xăng/ốp giữa (trang 3-18).
– Ốp thân (trang 24-41).
– Nắp bảo dưỡng (trang 24-38)

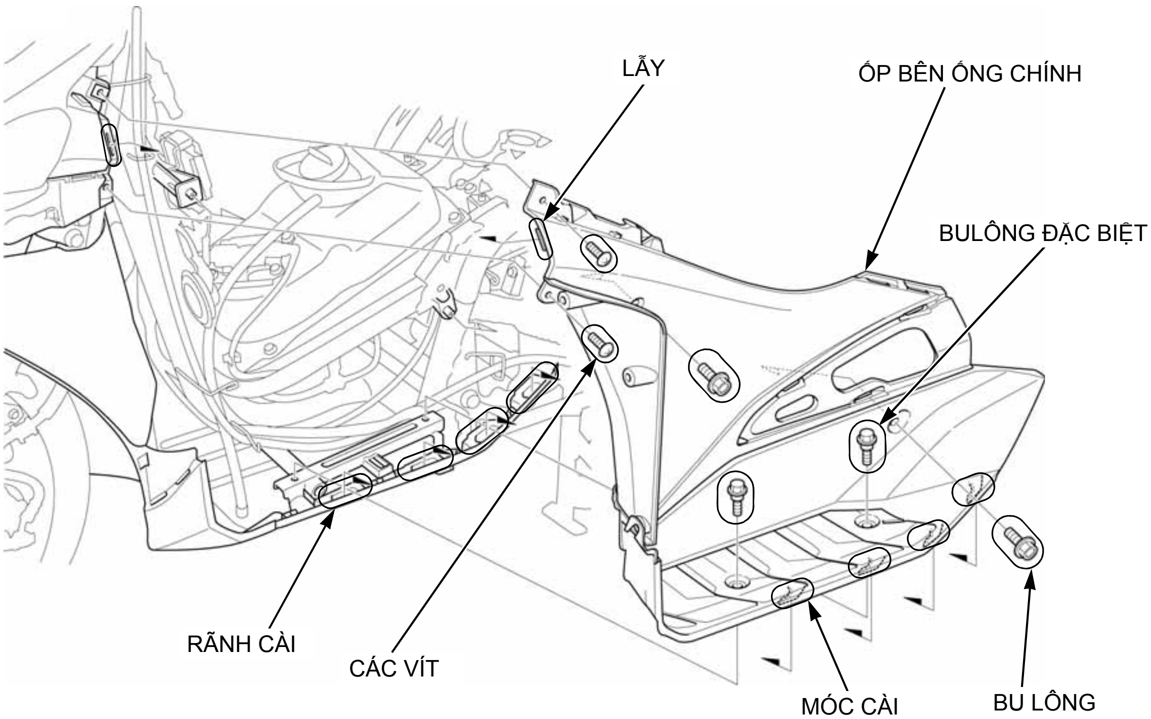
Tháo 2 vít, hai bu lông và hai bu lông đặc biệt.

*Cẩn thận không làm hỏng các móc và rãnh cài.*

Trượt nhẹ ốp thân và tách các lỗ ra khỏi vấu trên khung.
Trượt nhẹ ốp bên ống chính về phía sau và tách các móc cài bên dưới ra khỏi rãnh.
Tách lẫy trên ốp bên ống chính ra khỏi rãnh trên ốp trước và tháo ốp bên ống chính.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

BÊN TRÁI:

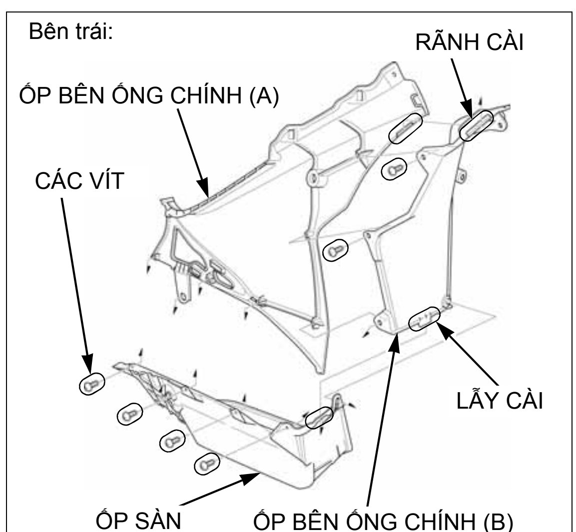



## THÁO RÃ/RÁP

Tháo như sau:

– Sáu vít (Bên trái)
– Năm vít (Bên phải)
– Ốp sàn
– Ốp bên ống chính (A)
– Ốp bên ống chính (B)

Ráp theo thứ tự ngược lại lúc tháo.



# ỐP DƯỚI

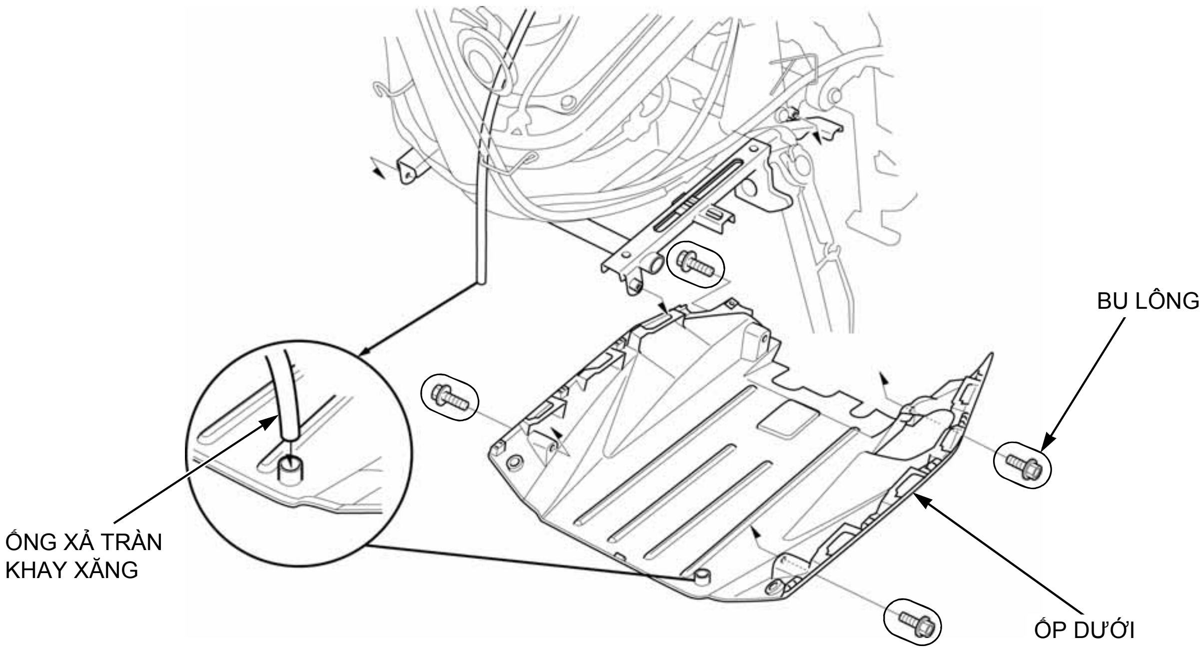
## THÁO/RÁP

Dựng xe trên chống đứng.
Tháo như sau:

– Ốp bên ống chính (trang 24-44).
– Ốp dưới trước (trang 24-43).
– Bốn bu lông

Tháo ống xả khay xăng ra khỏi ốp dưới và tháo ốp dưới ra khỏi khung.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



# LỊCH KIỂM TRA BẢO DƯỠNG ĐỊNH KỲ

Thực hiện kiểm tra xe trước khi lái theo tài liệu hướng dẫn sử dụng vào mỗi thời kỳ bảo dưỡng định kỳ.

I: Kiểm tra và Vệ sinh,Điều chỉnh, Bôi trơn, hoặc Thay mới nếu cần. C: Vệ sinh. R: Thay thế. A: Điều chỉnh. L: Bôi trơn.

Các mục dưới đây đòi hỏi có kiến thức về cơ khí. Những mục có đánh dấu (* và **) có thể cần thêm thông tin kĩ thuật và dụng cụ. Tham khảo cửa hàng Honda.

| | THỜI HẠN<br>MỤC | TÍNH THEO TRƯỜNG HỢP NÀO ĐẾN TRƯỚC | ĐỌC TRÊN CÔNG TƠ MÉT(CHÚ Ý 1) | | | | | | | THAM KHẢO TRANG |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | X1.000 km | 1 | 4 | 8 | 12 | 16 | 20 | |
| | | | X1.000 dặm | 0,6 | 2,5 | 5 | 7,5 | 10 | 12,5 | |
| | | | Tháng | 1 | 4 | 8 | 12 | 18 | 24 | |
| * | ĐƯỜNG ỐNG DẪN XĂNG | | | | I | I | I | I | I | 4-5 |
| * | VẬN HÀNH TAY GA | | | | I | I | I | I | I | 4-5 |
| * | LỌC GIÓ | CHÚ Ý 2 | | MỖI 16.000 km (10.000 dặm):R | | | | | | 4-6 |
| | THÔNG HƠI VÁCH MÁY | CHÚ Ý 3 | | | C | C | C | C | C | 4-7 |
| | BU GI | | | | I | R | I | R | I | 4-7 |
| * | KHE HỞ XU PÁP | | | I | I | I | I | I | I | 4-9 |
| | DẦU ĐỘNG CƠ | | | R | R | R | R | R | R | 4-10 |
| * | LƯỚI LỌC DẦU ĐỘNG CƠ | | | | | | C | | | 4-12 |
| * | TỐC ĐỘ CẦM CHỪNG ĐỘNG CƠ | | | I | I | I | I | I | I | 24-47 |
| ** | LỌC XĂNG | | | MỖI 48.000 km (10.000 dặm):R | | | | | | 24-59 |
| | DUNG DỊCH LÀM MÁT KÉT TẢN NHIỆT | CHÚ Ý 4 | | | | I | | I | R | 4-13 |
| * | HỆ THỐNG LÀM MÁT | | | | | I | I | I | I | 4-13 |
| * | ĐAI TRUYỀN ĐỘNG | | | MỖI 8.000 km (600 dặm):I,<br>MỖI 24.000 km (10.000 dặm):R | | | | | | 4-14 |
| * | DẦU TRUYỀN ĐỘNG CUỐI | CHÚ Ý 4 | | | | | | | R | 4-14 |
| | DẦU PHANH | CHÚ Ý 4 | | | I | I | I | I | R | 4-15 |
| | MÒN BỐ/GUỐC PHANH | | | | I | I | I | I | I | 4-15 |
| | HỆ THỐNG PHANH | | | I | I | I | I | I | I | 4-16 |
| * | CÔNG TẮC ĐÈN PHANH | | | | I | I | I | I | I | 4-19 |
| * | HOẠT ĐỘNG CỦA KHOÁ PHANH | | | I | I | I | I | I | I | 4-20 |
| * | ĐỘ RỌI ĐÈN PHA | | | | I | I | I | I | I | 24-48 |
| ** | MÒN GUỐC LY HỢP | | | | | I | | I | | 4-21 |
| | CHÔNG NGHIÊNG | | | | I | I | I | I | I | 4-21 |
| * | GIẢM XÓC | | | | I | I | I | I | I | 4-21 |
| * | ỐC, BU LÔNG, VÍT | | | I | | I | | I | | 4-22 |
| ** | LỐP/BÁNH XE | | | I | I | I | I | I | I | 4-22 |
| ** | VÒNG BI CỔ LÁI | | | I | | | I | | | 4-24 |

* NÊN ĐỂ CỬA HÀNG BẢO DƯỠNG XE CỦA BẠN, TRỪ TRƯỜNG HỢP NGƯỜI SỬ DỤNG CÓ ĐÚNG DỤNG CỤ, DỮ LIỆU BẢO DƯỠNG VÀ CÓ TAY NGHỀ CƠ KHÍ.

** VÌ LÝ DO AN TOÀN, CHÚNG TÔI KHUYẾN CÁO CÁC BẠN NÊN ĐỂ CỬA HÀNG BẢO DƯỠNG NHỮNG MỤC NÀY.

Honda khuyến cáo Cửa Hàng nên chạy thử xe cho khách hàng sau mỗi lần kiểm tra, bảo dưỡng định kỳ.

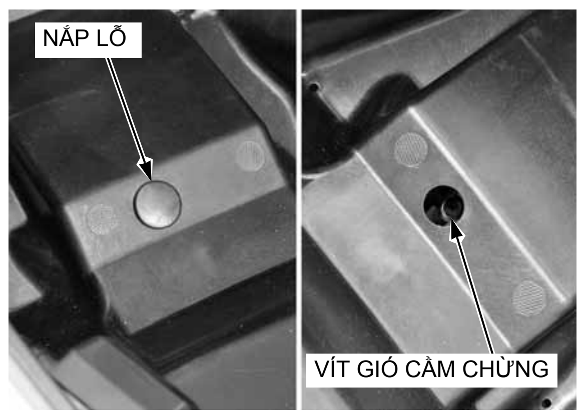
CHÚ Ý:

1. Đối với số km đọc trên công tơ mét cao hơn thì lặp lại quá trình bảo dưỡng như trên.
2. Thay thế sau mỗi 16.000 km (10.000 dặm), bảo dưỡng thường xuyên hơn nếu xe thường xuyên chạy trong vùng ẩm ướt và bụi bẩn (nghiêm cấm vệ sinh tấm lọc gió).
3. Bảo dưỡng thường xuyên hơn khi xe chạy trong trời mưa hoặc hết ga.Thay mới định kỳ 2 năm một lần.
4. Thay mới định kỳ 2 năm một lần. Thực hiện thay mới yêu cầu có tay nghề cơ khí.

# TỐC ĐỘ CẦM CHỪNG ĐỘNG CƠ

- Trước khi kiểm tra tốc độ cầm chừng thì kiểm tra các hạng mục dưới đây.
  – Đèn MIL không nhấp nháy
  – Tình trạng bu gi (trang 4-7)
  – Tình trạng lọc gió (trang 4-6)
- Kiểm tra và điều chỉnh tốc độ cầm chừng sau khi đã hoàn thành tất cả các hạng mục bảo dưỡng và các thông số trong giới hạn tiêu chuẩn.
- Kiểm tra và điều chỉnh tốc độ cầm chừng tại nơi xe chạy có độ cao so với mặt nước biển.
- Hâm nóng động cơ để điều chỉnh và kiểm tra chính xác tốc độ cầm chừng động cơ. Để nổ cầm chừng khoảng 20 phút tùy thuộc vào nhiệt độ không khí. Làm nóng động cơ tới nhiệt độ hoạt động bình thường.
- Sử dụng đồng hồ với thang đo tối thiểu 50 (vòng/phút) hoặc thấp hơn với độ chính xác thay đổi tối thiểu 50 (vòng/phút).
- Nếu tốc độ cầm chừng động cơ thấp hoặc không ổn định sau khi đi từ nơi thấp hơn 2000 m (độ cao 2000 m so với mặt nước biển) đến nơi cao hơn 2000 m so với mặt nước biển hoặc đi từ nơi cao đến nơi thấp so với mặt nước biển thì có hay không khởi động động cơ vẫn phải điều chỉnh vít khí cầm chừng theo hướng dẫn dưới đây.
- Trước khi điều chỉnh vít khí cầm chừng thì điều chỉnh theo độ cao so với mực nước biển (trang 24-79).

Nối đồng hồ đo tốc độ cầm chừng động cơ phải tuân theo hướng dẫn sử dụng của nhà sản xuất.
Kiểm tra tốc độ cầm chừng động cơ.




**TỐC ĐỘ CẦM CHỪNG: Tối thiểu 1.700 ± 100 (vòng/phút)**

Nếu cần điều chỉnh, mở yên xe và tháo nắp lỗ vít điều chỉnh khí cầm chừng.
Xoay vít điều chỉnh khí cầm chừng để đạt được tốc độ cầm chừng quy định.

- Không xoay vít điều chỉnh khí cầm chừng quá 1/4 vòng một lần.
- Sau khi điều chỉnh đợi khoảng 10 giây và kiểm tra lại tốc độ cầm chừng động cơ.

**MỞ TIÊU CHUẨN CỦA VÍT KHÍ CẦM CHỪNG:**
**Xoay ra 2 1/2 vòng từ vị trí vào hết**

Tốc độ cầm chừng động cơ thấp có thể là nguyên nhân do đường khí chậm bị tắc hoặc bẩn vít khí cầm chừng.
Kiểm tra vít khí cầm chừng (trang 24-66).

Tốc độ cầm chừng động cơ cao có thể do bụi bẩn hoặc muội các bon bám vào giữa van từ cầm chừng cao và đế van dẫn tới van bị kẹt mở.
Kiểm tra van từ cầm chừng cao (trang 24-68).

# ĐỘ RỌI ĐÈN PHA

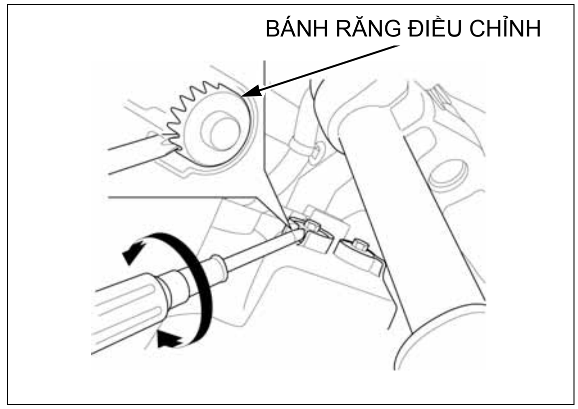
NOTE:

- Điều chỉnh độ rọi đèn pha theo luật định của địa phương.

Dựng xe ở nơi bằng phẳng.

Điều chỉnh đèn pha theo phương thẳng đứng bằng cách xoay vít điều chỉnh bằng tua vít.

Xoay theo chiều kim đồng hồ thì điểm rọi cao lên và ngược lại xoay ngược chiều kim đồng hồ thì điểm rọi thấp xuống.

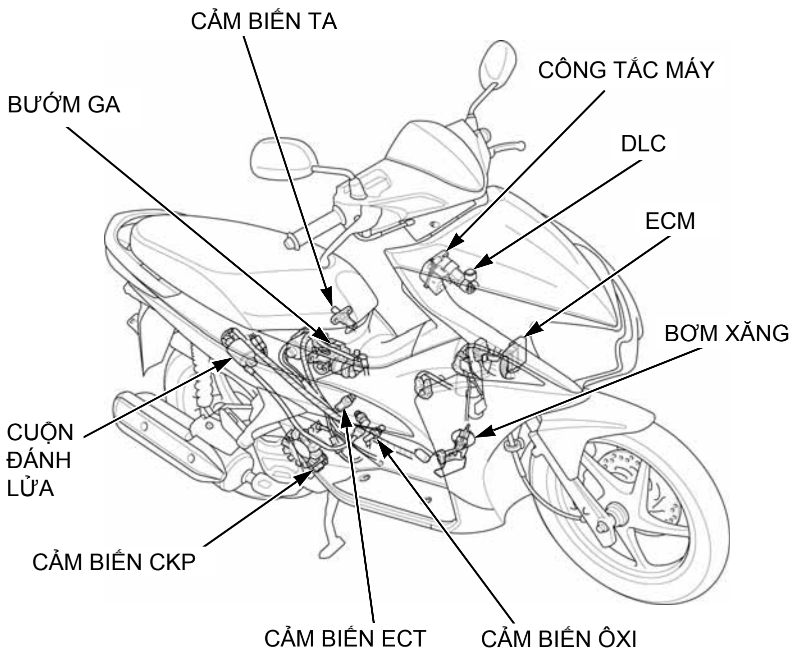


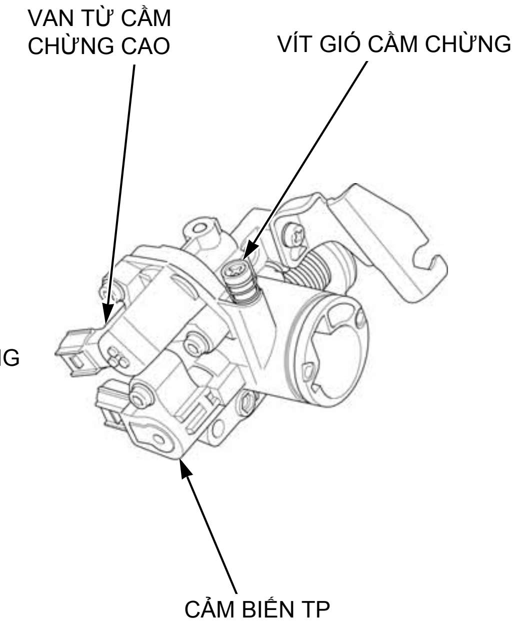
# TÌM KIẾM TRIỆU CHỨNG HƯ HỎNG

Khi xe gặp một trong các triệu chứng dưới đây, kiểm tra đèn MIL nhấp nháy, tham khảo bảng mã hư hỏng MIL (trang 24-53) và bắt đầu quy trình tìm kiếm hư hỏng. Nếu không có MIL nhấp nháy lưu trong bộ nhớ ECM, thực hiện quy trình chẩn đoán triệu chứng được liệt kê dưới đây cho đến khi tìm ra nguyên nhân.

| Triệu chứng | Quy trình chẩn đoán | Kiểm tra |
|---|---|---|
| Khởi động nhưng động cơ không nổ<br>(Đèn MIL không nhấp nháy) | 1. Nổ máy khoảng hơn 10 giây, kiểm tra đèn MIL (trang 6-10) và thực hiện tìm kiếm hư hỏng theo số lần nhấp nháy của MIL.<br>2. Kiểm tra hệ thống cung cấp nhiên liệu (trang 6-25).<br>3. Điều chỉnh theo độ cao (trang 24-79). | • Không có xăng vào kim phun<br>– Tắc lọc xăng<br>– Tắc ống thông hơi nắp đổ xăng<br>– Kẹt hoặc tắc đường ống dẫn xăng<br>– Hỏng bơm xăng<br>– Hỏng mạch bơm xăng<br>• Rò rỉ khí nạp<br>• Xăng bị bẩn hoặc hỏng<br>• Hỏng kim phun<br>• Bị tắc cổng khí cầm chừng/vít khí cầm chừng<br>• Hỏng hệ thống đánh lửa |
| Khởi động nhưng động cơ không nổ<br>(Không có tiếng bơm xăng hoạt động khi bật công tắc máy ON) | 1. Hỏng mạch mát/nguồn ECM (trang 24-75).<br>2. Kiểm tra hệ thống cung cấp nhiên liệu (trang 6-25). | • Đứt mạch dây mát/dây vào nguồn của ECM<br>• Cháy cầu chì chính (10 A) PGM-FI. |
| Chết máy, khó khởi động, tốc độ cầm chừng không ổn định | 1. Điều chỉnh theo độ cao (trang 24-79).<br>2. Kiểm tra tốc độ cầm chừng động cơ (trang 24-47).<br>3. Kiểm tra cổng khí cầm chừng/vít khí cầm chừng (trang 24-66).<br>4. Kiểm tra hệ thống cung cấp nhiên liệu(trang 6-25).<br>5. Kiểm tra hệ thống sạc ắc quy (trang 17-12). | • Tắc ống dẫn xăng<br>• Tắc ống thông hơi nắp đổ xăng<br>• Xăng bị bẩn hoặc hỏng<br>• Rò rỉ khí nạp<br>• Bị tắc cổng khí cầm chừng/vít khí cầm chừng<br>• Tắc thông hơi nắp bình xăng<br>• Hỏng hệ thống sạc bình điện<br>• Hỏng hệ thống đánh lửa |
| Cháy sớm hoặc bỏ lửa trong khi tăng tốc | Kiểm tra hệ thống đánh lửa (trang 18-5). | |
| Vận hành kém và hao xăng | Kiểm tra hệ thống cung cấp nhiên liệu (trang 6-25). | • Kẹt hoặc tắc đường ống dẫn xăng<br>• Hỏng bộ điều áp trong bơm xăng<br>• Hỏng kim phun<br>• Hỏng hệ thống đánh lửa |
| Tốc độ cầm chừng động cơ thấp hơn tiêu chuẩn. | 1. Kiểm tra tốc độ cầm chừng động cơ (trang 24-47).<br>2. Kiểm tra cổng khí cầm chừng/vít khí cầm chừng (trang 24-66). | • Bị tắc cổng khí cầm chừng/vít khí cầm chừng<br>• Hỏng hệ thống cung cấp nhiên liệu<br>• Hỏng hệ thống đánh lửa |
| Tốc độ cầm chừng động cơ cao hơn tiêu chuẩn. | 1. Kiểm tra tốc độ cầm chừng động cơ (trang 24-47).<br>2. Kiểm tra hoạt động và hành trình tự do của tay ga (trang 4-5).<br>3. Kiểm tra cổng khí cầm chừng/vít khí cầm chừng (trang 24-66). | • Ráp không đúng cổng khí cầm chừng/vít khí cầm chừng bẩn<br>• Hỏng hệ thống đánh lửa<br>• Rò rỉ khí nạp<br>• Vấn đề về đầu quy lát<br>• Tình trạng lọc gió |
| MIL sáng hoặc không sáng với bất kỳ hiện tượng nào (Động cơ hoạt động bình thường) | Kiểm tra mạch MIL (trang 6-24). | |
| MIL luôn sáng "ON"<br>(Động cơ hoạt động bình thường và không cài đặt mã MIL) | Kiểm tra mạch DLC. | |

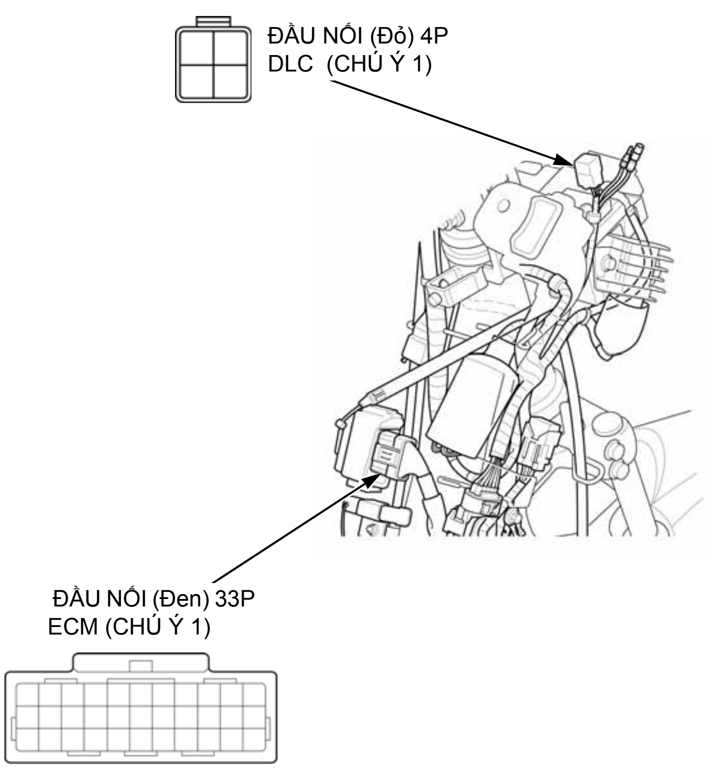
# VỊ TRÍ HỆ THỐNG PGM-FI

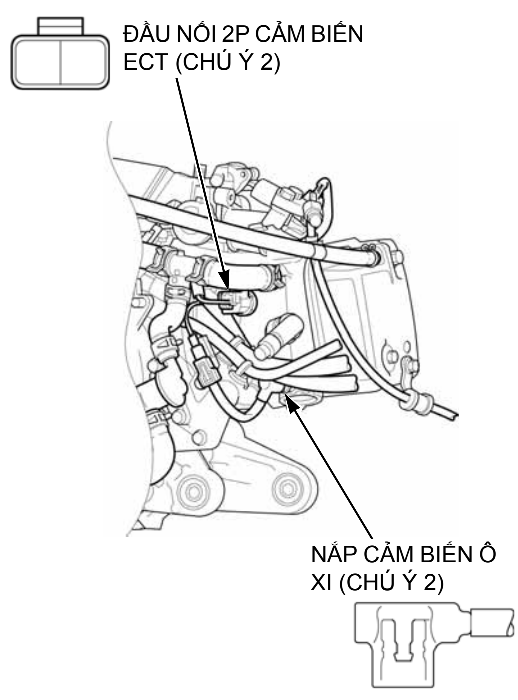


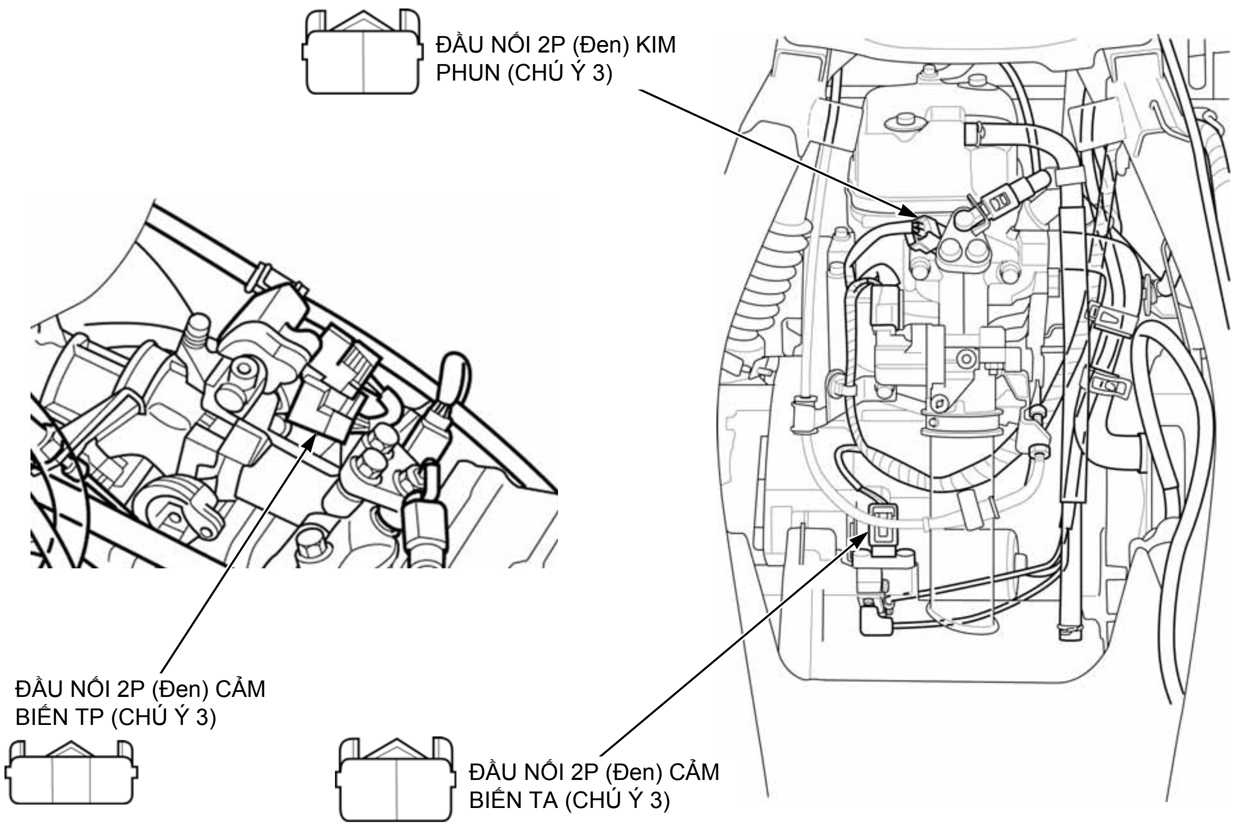

# VỊ TRÍ HỆ THỐNG PGM-FI

CHÚ Ý 1: Tháo ốp ống chính (trang 24-34).
CHÚ Ý 2: Tháo nắp bảo dưỡng (trang 24-38).

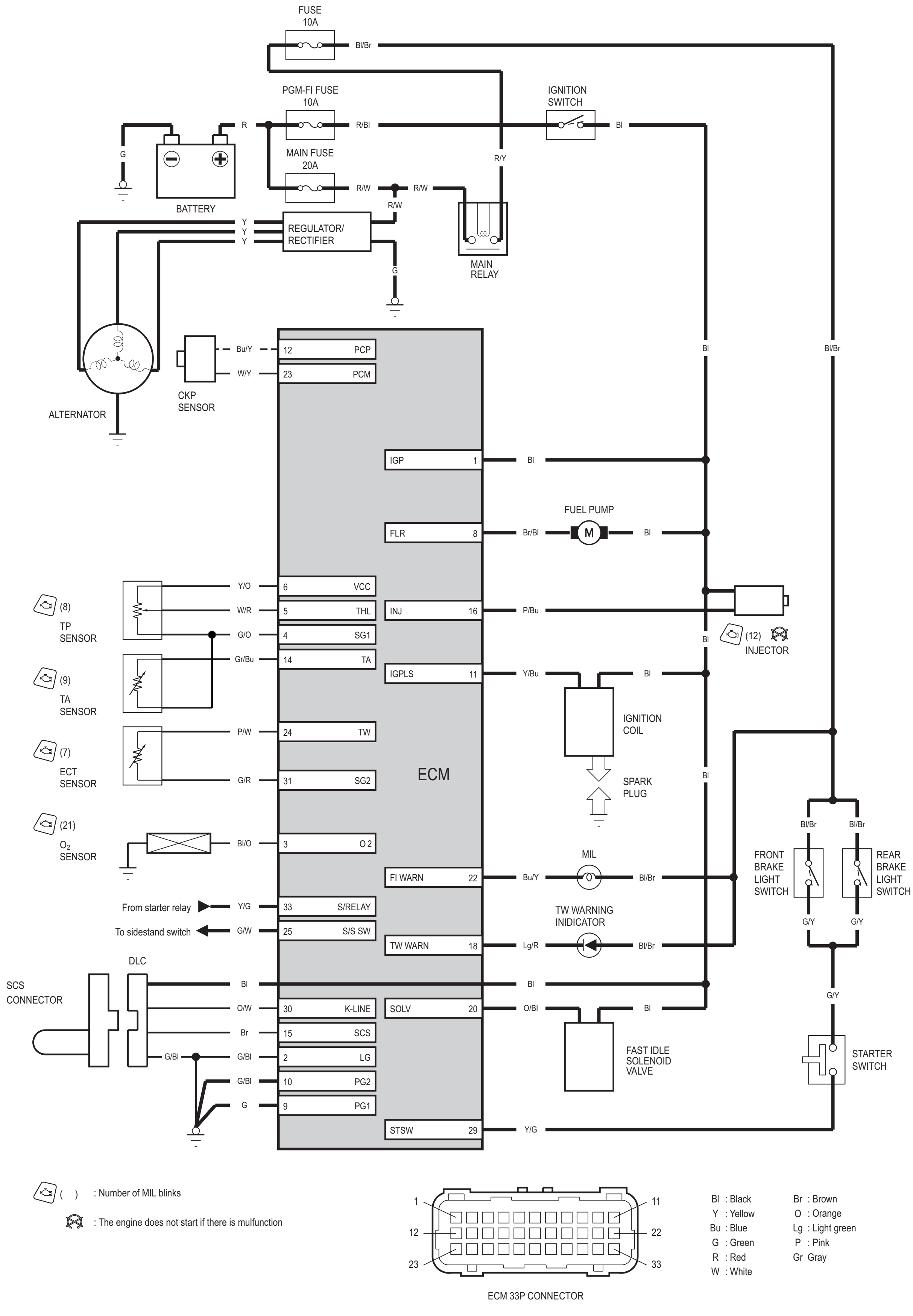


CHÚ Ý 3: Tháo hộp đựng đồ (trang 24-38).



# SƠ ĐỒ HỆ THỐNG PGM-FI



# BẢNG MÃ MIL

| MIL | Sự cố | Chức năng dự phòng an toàn/triệu chứng | Tham khảo |
|---|---|---|---|
| 7 | Lỗi cảm biến ECT<br>• Đầu nối cảm biến ECT lỏng hoặc tiếp xúc kém<br>• Lỗi mạch hoặc cảm biến ECT | • Khó khởi động ở nhiệt độ thấp<br>• Giá trị mặc định: 80°C/176°F | 24-53 |
| 8 | Lỗi cảm biến TP<br>• Đầu nối cảm biến TP lỏng hoặc tiếp xúc kém<br>• Lỗi mạch hoặc cảm biến TP | • Động cơ vận hành kém khi tăng ga<br>• Giá trị mặc định: 0° | 24-54 |
| 9 | Sự cố cảm biến TA<br>• Đầu nối cảm biến TP lỏng hoặc tiếp xúc kém<br>• Lỗi mạch hoặc cảm biến TP | • Động cơ vận hành kém khi tăng ga<br>• Giá trị mặc định: 0° | 24-55 |
| 12 | Lỗi kim phun<br>• Đầu nối kim phun lỏng hoặc tiếp xúc kém<br>• Lỗi mạch hoặc kim phun | • Động cơ không khởi động<br>• Ngắt kim phun, bơm xăng và cuộn đánh lửa | 24-56 |
| 21 | Hỏng cảm biến $O_2$<br>• Đầu nối cảm biến $O_2$ lỏng hoặc tiếp xúc kém<br>• Hỏng cảm biến $O_2$ hoặc mạch của nó | • Động cơ hoạt động bình thường | 24-57 |
| 33 | Sự cố EEPROM | • Động cơ hoạt động bình thường | 24-58 |

# TÌM KIẾM HƯ HỎNG MIL

## MIL NHẤP NHÁY 7 LẦN (CẢM BIẾN ECT)

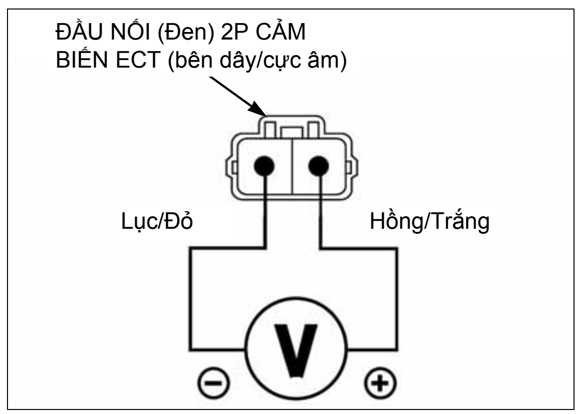
- Trước khi bắt đầu kiểm tra, phải kiểm tra xem có bị lỏng hoặc tiếp xúc kém ở đầu nối (Đen) 2P cảm biến ECT và đầu nối (Đen) 33P ECM, sau đó kiểm tra xem đèn MIL có nhấp nháy hay không.

**1. Kiểm tra điện áp vào cảm biến ECT**

Vặn công tắc sang vị trí OFF.
Tháo đầu nối (Đen) 2P cảm biến ECT.

Bật công tắc máy ON.
Đo điện áp giữa đầu nối 2P cảm biến ECT cạnh bó dây và mát.

**NỐI:** **Hồng/Trắng (+) – Lục/Đỏ (–)**
**TIÊU CHUẨN:** **4,75 – 5,25 V**




***Điện áp có nằm trong khoảng 4,75 – 5,25 V không?***

**CÓ** –Kiểm tra cảm biến ECT, nếu cảm biến bình thường thì thay thế ECM mới loại tốt và kiểm tra lại.

**KHÔNG**–SANG BƯỚC 2.

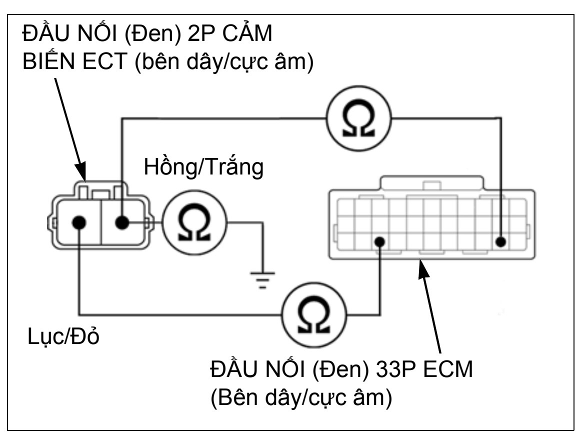
**2. Kiểm tra mạch cảm biến ECT**

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.
Tháo đầu nối (Đen) 33P ECM.

Kiểm tra thông mạch giữa đầu nối 33P ECM và đầu nối 2P cảm biến ECT cạnh bó dây.
Kiểm tra thông mạch giữa đầu nối 2P cảm biến ECT và mát.

**DỤNG CỤ:**
**Đầu dò kiểm tra** **07ZAJ-RDJA110**

| **NỐI:** | **TIÊU CHUẨN:** |
|---|---|
| **Hồng/Trắng- Hồng/Trắng** | **Thông** |
| **Lục/Đỏ – Lục/Đỏ** | **Thông** |
| **Hồng/Trắng – Mát** | **Không thông** |




***Những kiểm tra trên có bình thường không?***

**CÓ** – Thay mới ECM loại tốt và kiểm tra lại.

**KHÔNG–** • Đứt mạch dây Hồng/Trắng.
• Đứt mạch dây Lục/Đỏ
• Chập mạch dây Hồng/Trắng.

## MIL NHẤP NHÁY 8 LẦN (CẢM BIẾN TP)

- Trước khi bắt đầu kiểm tra, phải kiểm tra xem có bị lỏng hoặc tiếp xúc kém ở đầu nối (Đen) 3P cảm biến TP và đầu nối (Đen) 33P ECM, sau đó kiểm tra xem đèn MIL có nhấp nháy hay không.

**1. Kiểm tra điện áp nguồn vào cảm biến TP**

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.
Tháo đầu nối (Đen) 3P cảm biến TP.

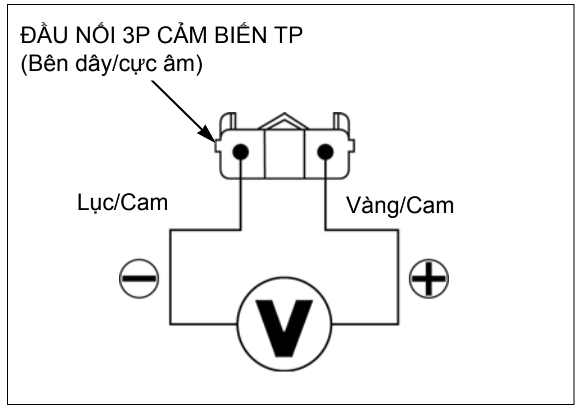
Bật công tắc máy ON.
Đo điện áp cạnh bó dây.

**NỐI:**
**Vàng/Cam (+) – Lục/Cam (–)**
**TIÊU CHUẨN: 4,75 – 5,25 V**

***Điện áp có nằm trong khoảng 4,75 – 5,25 V không?***

**CÓ** –SANG BƯỚC 3.

**KHÔNG**–SANG BƯỚC 2.




**2. Kiểm tra mạch cảm biến TP**

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.

Tháo đầu nối (Đen) 33P ECM.

Kiểm tra thông mạch giữa đầu nối 3P cảm biến TP và đầu nối 33P ECM cạnh bó dây.

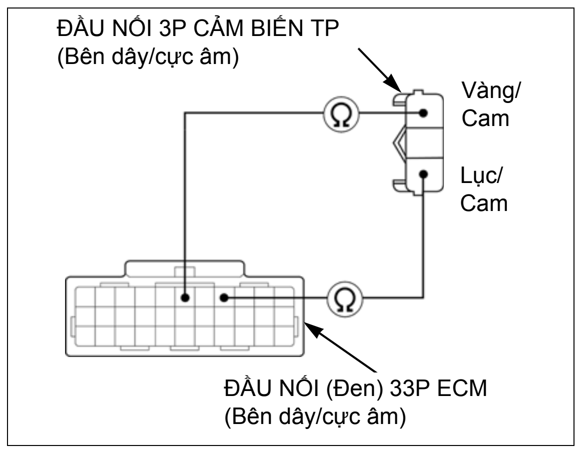
**DỤNG CỤ:**
**Đầu dò kiểm tra 07ZAJ-RDJA110**

| NỐI: | TIÊU CHUẨN: |
|---|---|
| Vàng/Cam - Vàng/Cam | Thông |
| Lục/Cam - Lục/Cam | Thông |

***Những kiểm tra trên có bình thường không?***

**CÓ** –Thay mới ECM loại tốt và kiểm tra lại.

**KHÔNG–** • Đứt mạch dây Vàng/Cam
• Đứt mạch dây Lục/Cam




**3. Kiểm tra cảm biến TP**

Kiểm tra thông mạch giữa các cực sau bên cảm biến.

**NỐI: A – C**
**TIÊU CHUẨN: Thông (khoảng 5 kΩ)**

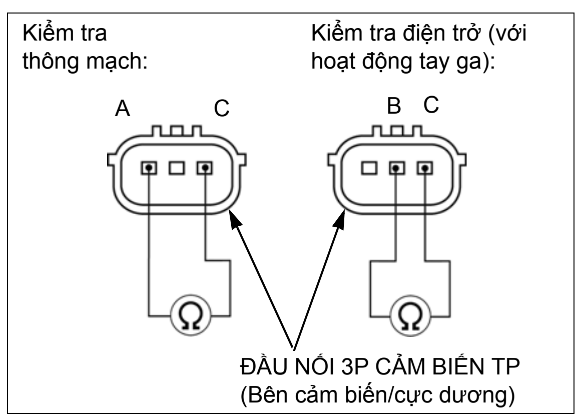
Kiểm tra xem điện trở giữa các cực có thay đổi theo hoạt động bướm ga.

**NỐI: B – C**

***Những kiểm tra trên có bình thường không?***

**CÓ** –SANG BƯỚC 4.

**KHÔNG**–Thay mới bộ bướm ga và kiểm tra lại (Hỏng cảm biến TP).

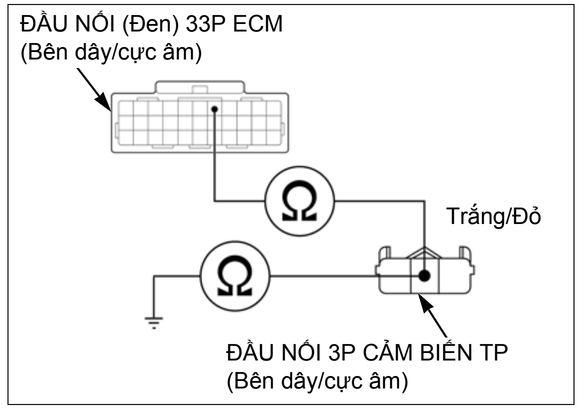


**4. Kiểm tra mạch đường tín hiệu cảm biến TP**

Tháo đầu nối (Đen) 33P ECM.
Kiểm tra thông mạch giữa đầu nối 3P cảm biến TP bên dây và đầu nối 33P ECM cạnh bó dây.
Kiểm tra thông mạch giữa đầu nối 3P cảm biến TP và mát.

**DỤNG CỤ:**
**Đầu dò kiểm tra** **07ZAJ-RDJA110**

| **NỐI:** | **TIÊU CHUẨN:** |
|---|---|
| **Trắng/Đỏ - Trắng/Đỏ** | **Thông** |
| **Trắng/Đỏ – Mát** | **Không thông** |




***Những kiểm tra trên có bình thường không?***

**CÓ** –Thay mới ECM loại tốt và kiểm tra lại.

**KHÔNG**–
- Đứt mạch dây Trắng/Đỏ
- Ngắn mạch dây Trắng/Đỏ

## MIL NHẤP NHÁY 9 LẦN (CẢM BIẾN TA)

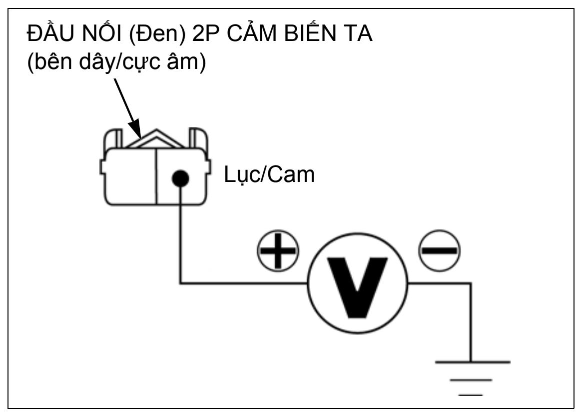
- Trước khi bắt đầu kiểm tra, phải kiểm tra xem có bị lỏng hoặc tiếp xúc kém ở đầu nối (Đen) 2P cảm biến TA và đầu nối (Đen) 33P ECM, sau đó kiểm tra xem đèn MIL có nhấp nháy hay không.

**1. Kiểm tra điện áp vào cảm biến TA**

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.
Tháo đầu nối (Đen) 2P cảm biến TA.

Bật công tắc máy ON.
Đo điện áp giữa đầu nối 2P (Đen) cảm biến TA cạnh bó dây và mát.

**NỐI: Lục/Cam (+) – Mát (-)**
**TIÊU CHUẨN: Trên (Điện áp bình điện – 1,1) V**




***Có điện áp tiêu chuẩn không?***

**CÓ** –SANG BƯỚC 2.

**KHÔNG**–Đứt hoặc chập mạch dây Đen.

**2. Kiểm tra mạch cảm biến TA**

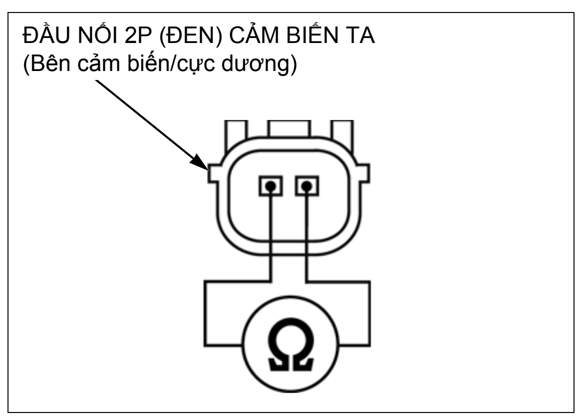
Đo điện trở giữa các cực đầu nối 2P (Đen) cảm biến TA.

**TIÊU CHUẨN: 11 – 13 Ω (20°C/68°F)**

***Điện trở có nằm trong khoảng 11 - 13Ω (20°C/68°F) không?***

**CÓ** –SANG BƯỚC 3.

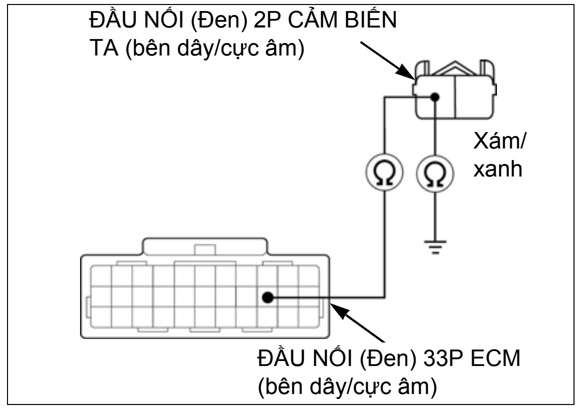
**KHÔNG**–Hỏng kim phun



**3. Kiểm tra điện trở cảm biến TA**

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.
Tháo đầu nối (Đen) 33P ECM.

Kiểm tra thông mạch giữa đầu nối 33P ECM và đầu nối (Đen) 2P cảm biến TA cạnh bó dây.
Kiểm tra thông mạch giữa đầu nối 2P (Đen) cảm biến TA cạnh bó dây và mát.




**DỤNG CỤ:**
**Đầu dò kiểm tra** **07ZAJ-RDJA110**

| NỐI: | TIÊU CHUẨN: |
| --- | --- |
| Xám/Xanh - Xám/Xanh | Thông |
| Xám/Xanh - Mát | Không thông |

***Những kiểm tra trên có bình thường không?***

**CÓ** –Thay mới ECM loại tốt và kiểm tra lại.

**KHÔNG**–
- Đứt mạch dây Xám/Xanh
- Ngắn mạch dây Xám/Xanh.

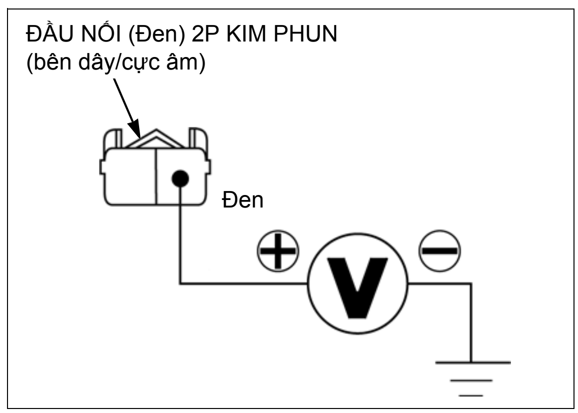
## MIL NHẤP NHÁY 12 LẦN (KIM PHUN)

- Trước khi bắt đầu kiểm tra, phải kiểm tra xem có bị lỏng và tiếp xúc kém ở đầu nối (Đen) 2P kim phun và đầu nối (Đen) 33P ECM sau đó kiểm tra xem đèn MIL có nhấp nháy hay không.

**1. Kiểm tra điện áp đầu vào kim phun**

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.
Tháo đầu nối 2P kim phun.

Bật công tắc máy ON.
Đo điện áp giữa đầu nối 2P kim phun bên dây và mát.




**NỐI:** **Đen (+) – Mát (–)**
**TIÊU CHUẨN:** **Trên (Điện áp bình điện – 1,1) V**

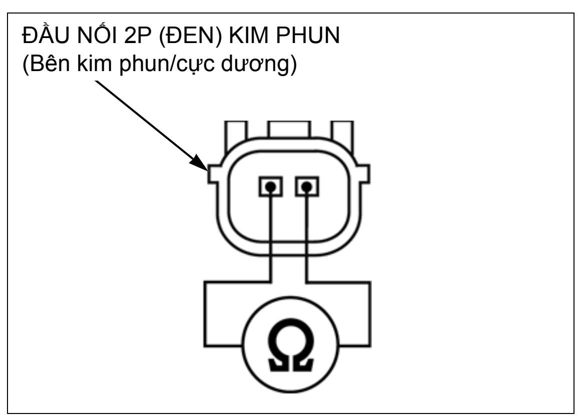
***Có điện áp tiêu chuẩn không?***

**CÓ** –SANG BƯỚC 2.

**KHÔNG**–Đứt hoặc chập mạch dây Đen.

**2. Kiểm tra điện trở kim phun**

Đo điện trở các cực đầu nối 2P kim phun.
**TIÊU CHUẨN:** **11 – 13 Ω (20°C/68°F)**




***Điện trở có nằm trong khoảng 11 - 13 kΩ (20°C/ 68°F) không?***

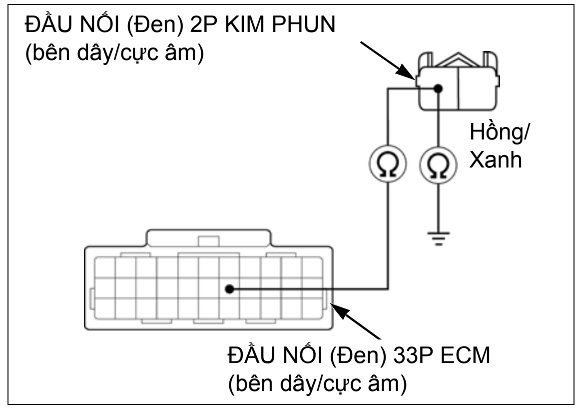
**CÓ** –SANG BƯỚC 3.

**KHÔNG**–Hỏng kim phun

**3. Kiểm tra mạch dây tín hiệu kim phun**

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.
Tháo đầu nối (Đen) 33P ECM.

Kiểm tra thông mạch giữa đầu nối 33P ECM và đầu nối (Đen) 2P kim phun cạnh bó dây.
Kiểm tra thông mạch giữa đầu nối 2P kim phun bên dây và mát.




**DỤNG CỤ:**
**Đầu dò kiểm tra 07ZAJ-RDJA110**

| **NỐI:** | **TIÊU CHUẨN:** |
|---|---|
| **Hồng/Xanh- Hồng/Xanh** | **Thông** |
| **Hồng/Xanh – Mát** | **Không thông** |

***Những kiểm tra trên có bình thường không?***

**CÓ** –Thay mới ECM loại tốt và kiểm tra lại.

**KHÔNG**– • Đứt mạch dây Hồng/Xanh.
• Chập mạch dây Hồng/Xanh.

## MIL 21 NHÁY (CẢM BIẾN Ô XI $O_2$ )

- Trước khi bắt đầu kiểm tra, kiểm tra lỏng hoặc tiếp xúc kém ở nắp cảm biến ô xi $O_2$ , đầu nối 1P (Đen) cảm biến ô xi $O_2$ và đầu nối 33P ECM, sau đó kiểm tra lại đèn MIL xem có nhấp nháy không.

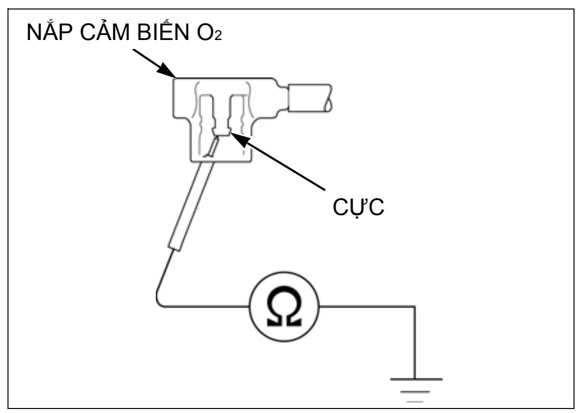
**1. Kiểm tra ngắn mạch cảm biến $O_2$**

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.

Tháo đầu nối 33P ECM và nắp chụp cảm biến $O_2$ .

Kiểm tra thông mạch giữa cực của nắp chụp cảm biến $O_2$ và mát.

**NỐI: Cực nắp chụp cảm biến $O_2$ – Mát**




***Có thông mạch không?***

**CÓ** –Ngắn mạch dây Đen/Cam

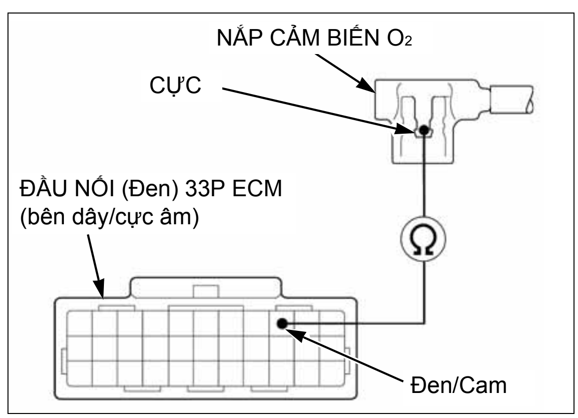
**KHÔNG**–SANG BƯỚC 2.

**2. Kiểm tra thông mạch cảm biến $O_2$**

Kiểm tra thông mạch giữa cực nắp chụp cảm biến $O_2$ và đầu nối 33P ECM cạnh bó dây.

**DỤNG CỤ:**
**Đầu dò kiểm tra 07ZAJ-RDJA110**

**NỐI: Cực nắp chụp cảm biến $O_2$ – Đen/cam**




***Có thông mạch không?***

**CÓ** –SANG BƯỚC 3.

**KHÔNG**–Đứt mạch dây Đen/Cam

**3. Kiểm tra cảm biến $O_2$**

Thay thế cảm biến ô xi $O_2$ loại tốt.
Thực hiện cài đặt lại cảm biến TP/ECM.
Xóa dữ liệu bộ nhớ tự chẩn đoán từ ECM .

Khởi động động cơ và để nóng máy.
Lái thử xe và kiểm tra xem đèn MIL có nhấp nháy không.

***Đèn MIL có nhấp nháy 21 lần không?***

**CÓ** **–**Thay mới ECM loại tốt và kiểm tra lại.

**KHÔNG–**Hỏng cảm biến $O_2$ ban đầu

### MIL NHẤP NHÁY 33 LẦN (EEPROM)

**1. Kiểm tra lại MIL**

Xóa mã MIL (trang 24-53).

Thực hiện cài đặt theo độ cao (trang 24-79).

***Đèn MIL có nhấp nháy 33 lần không?***

**CÓ** **–**Thay mới ECM loại tốt.

**KHÔNG–**Sự cố không liên tục.

# BỘ BƠM XĂNG

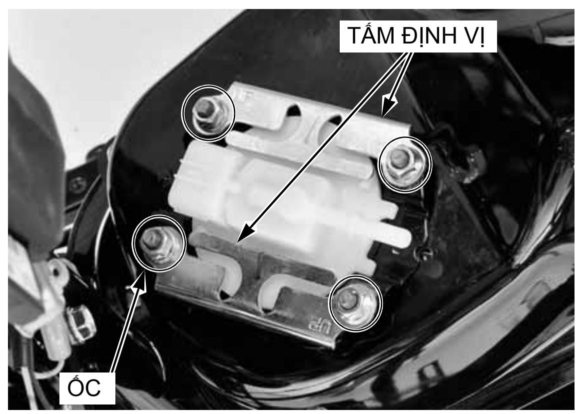
## THÁO

- Không được tháo bơm xăng.
- Xe này sử dụng chất liệu nhựa cho các bộ phận của ống dẫn xăng. Không được làm cong hoặc xoắn ống.

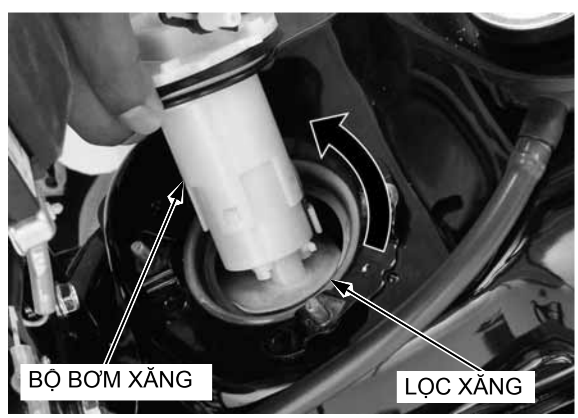
Giảm áp suất nhiên liệu và tháo khớp nối nhanh (trang 6-22).

Làm sạch xung quanh bơm xăng.

Nới lỏng 4 ốc theo đường chéo một vài bước.
Tháo ốc và tấm định vị.



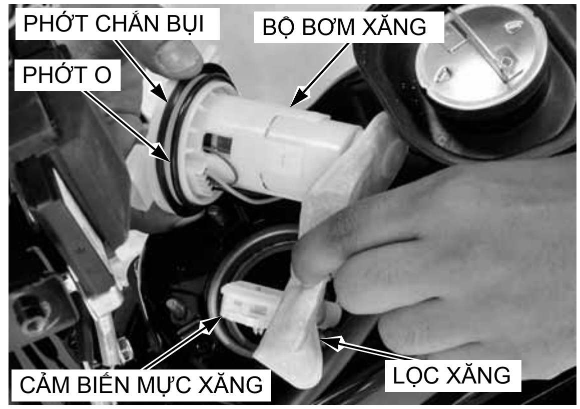

Kéo bộ bơm xăng lên đồng thời xoay bên dưới hướng lên như trình bày cho đến khi mép của lọc xăng ra khỏi lỗ thùng xăng.



Kéo bộ bơm xăng cho đến khi cảm biến mực xăng ra khỏi lỗ đồng thời gấp lọc xăng để tránh hỏng như hình bên.

Xoay bộ bơm xăng 90 độ và kéo cần phao của cảm biến mực xăng và tháo bơm xăng ra.

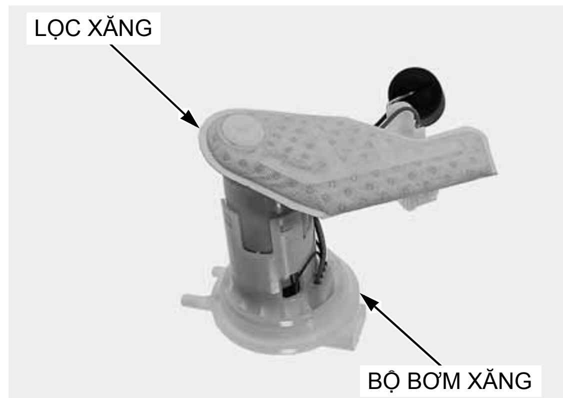
Tháo phớt chắn bụi và phớt O.




## KIỂM TRA

Kiểm tra bộ bơm xăng xem có hư hỏng không và thay thế nếu cần.

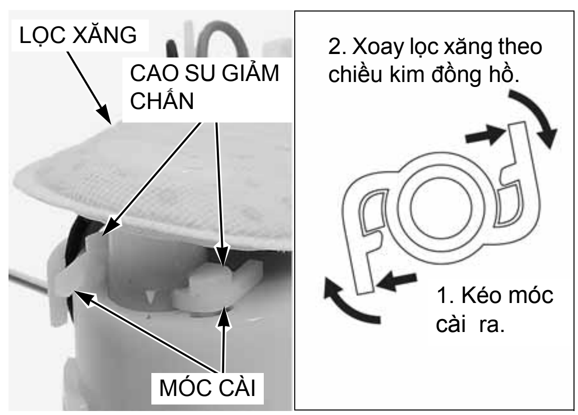
Kiểm tra lọc xăng xem có bị hỏng hoặc tắc không, thay thế nếu cần thiết (trang 24-59).




## THAY THẾ LỌC XĂNG

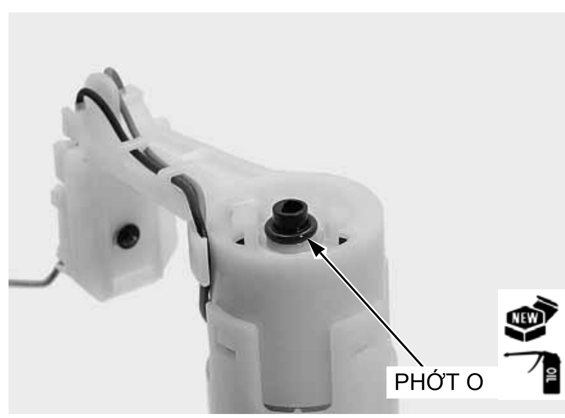
Tháo bộ bơm xăng.

Tách móc cài lọc xăng ra khỏi hãm bằng cách kéo nhẹ vấu, sau đó xoay lọc xăng theo chiều kim đồng hồ.
Kéo lọc xăng lên và tháo nó ra khỏi bơm xăng.



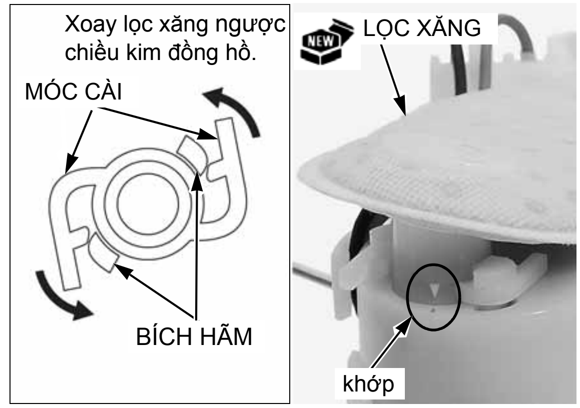

Tháo phớt O.

Bôi một lượng nhỏ dầu động cơ vào phớt O mới và ráp lại.



Ráp lọc xăng mới heo hướng sao cho các dấu tam giác trên lọc xăng và thân bơm xăng phải trùng nhau khi nó được khớp vào.
Xoay lọc xăng ngược chiều kim đồng hồ cho đến khi móc cài khớp hoàn toàn vào hãm, cẩn thận không làm hỏng chúng.

Ráp bơm dầu (trang 24-60).

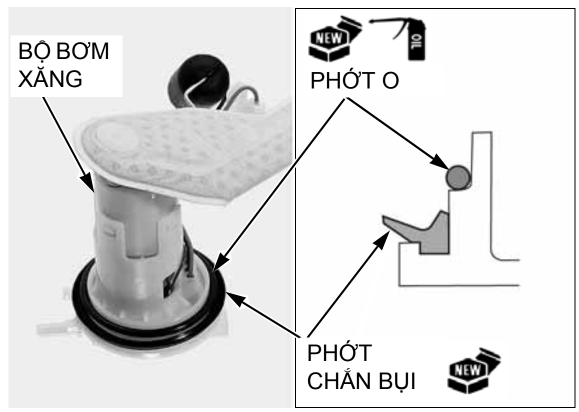



## RÁP

*Luôn thay phớt O và phớt chắn bụi mới. Cẩn thận không để lọt bụi bẩn vào khe hở giữa bộ bơm xăng, phớt O và phớt chắn bụi.*

Bôi một lượng nhỏ dầu động cơ vào phớt O mới và ráp nó vào bộ bơm xăng mới.

Ráp phớt chắn bụi mới đúng hướng như hình bên.




Đưa phao xăng vào lỗ thùng xăng.
Đưa cảm biến mực xăng vào thùng xăng đồng thời uốn cong lọc xăng như hình bên, cẩn thận không làm hỏng lọc xăng và cần phao xăng.

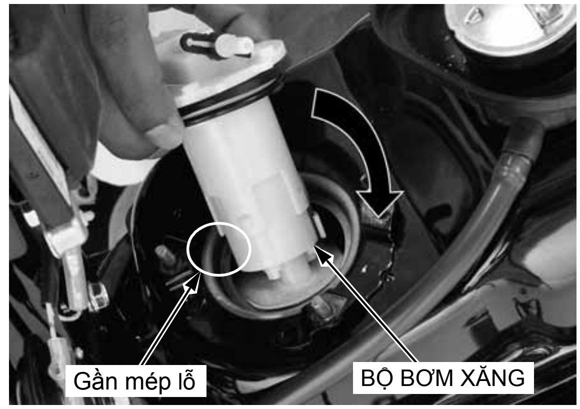



Xoay bộ bơm xăng 90 độ như hình bên.

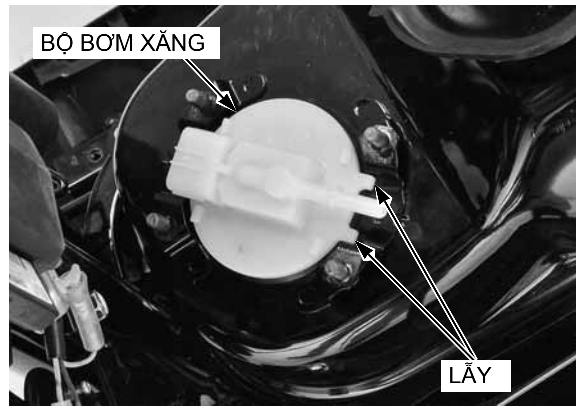


Đặt đầu dưới bộ bơm xăng vào gần mép lỗ thùng xăng.

Xoay bộ bơm xăng lên và chèn nó vào lỗ thùng xăng.




Đẩy bộ bơm xăng vào thùng xăng sao cho lẫy bơm vào giữa các gờ như hình bên.



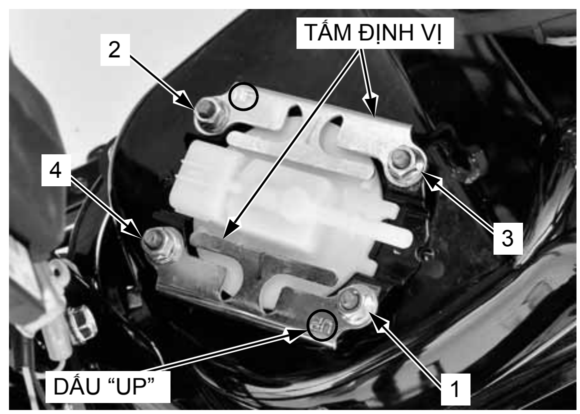

Ráp 2 tấm định vị với dấu "UP" hướng lên đồng thời nhấn bộ bơm xuống.

Ráp và siết ốc tấm định vị bơm xăng với mô men siết quy định.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 11,9 N.m (1,2 kgf.m, 9 lbf.ft)**

Nối khớp nối nhanh (trang 6-25).

Thực hiện cài đặt lại cảm biến TP/ECM (trang 24-77).




# THÙNG XĂNG

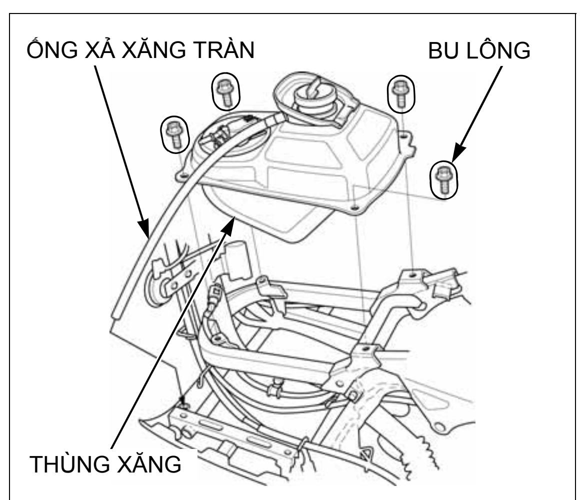
## THÁO/RÁP

Tháo ốp bên ống chính (trang 24-44).

Giảm áp suất nhiên liệu và tháo khớp nối nhanh (trang 6-25).
Tháo ống xả tràn khay xăng từ lỗ ở ốp dưới.

Tháo 4 bu lông và bình xăng ra.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



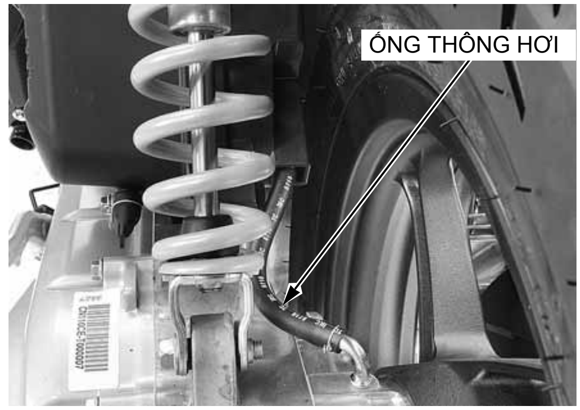
# BẦU LỌC GIÓ

## THÁO

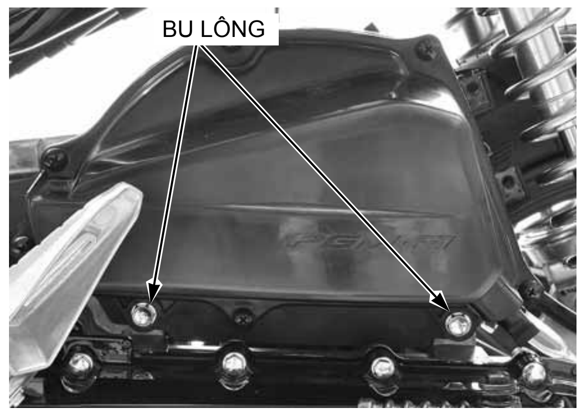
Tháo như sau:

– Cảm biến TA (trang 24-63).
– Chắn bùn trong sau (trang 23-24).

Tháo ống thông hơi hộp truyền động cuối ra khỏi hộp lọc gió.




Tháo hai bu lông bắt hộp lọc gió phía bên trái ra.




Tháo ống thông hơi vách máy ra khỏi hộp lọc gió.

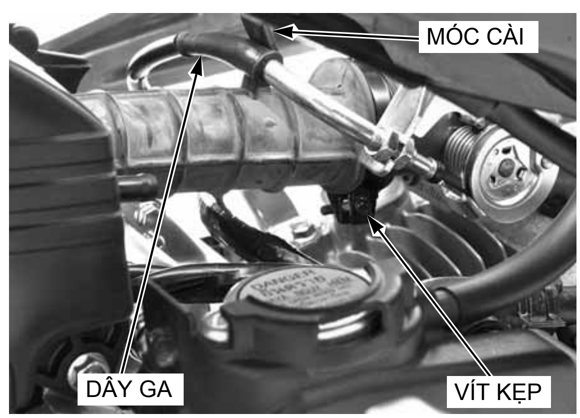
Tháo bu lông bên phải ra.




Tháo dây ga ra khỏi móc giữ ống nối.
Nới lỏng vít kẹp ống nối

Tháo ống nối ra khỏi thân bướm ga bằng cách giữ thân bướm ga và cẩn thận kéo hộp lọc gió về phía sau.

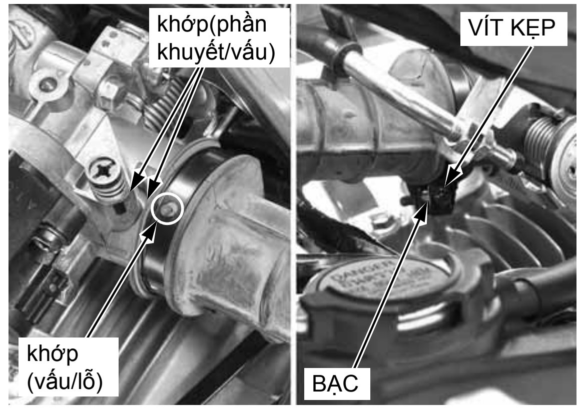
Tháo bầu lọc gió.



### RÁP

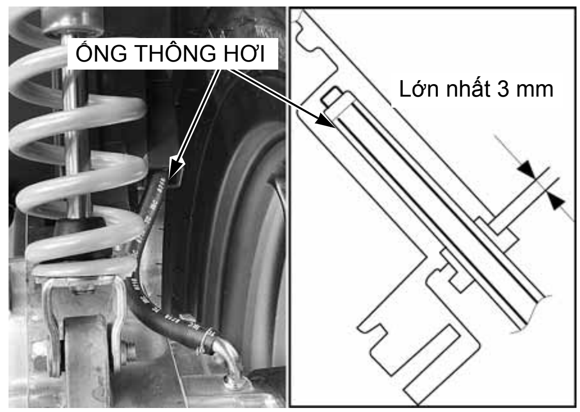
Lắp bầu lọc gió vào đúng vị trí.

Để kẹp ống nối vào vị trí sao cho vấu ống ngàm vào lỗ kẹp như hình bên.
Nối ống nối vào thân bướm ga đồng thời phần khuyết ngàm vào vấu vít khí cầm chừng.
Siết vít kẹp cho đến khi 2 đầu kẹp chạm vào bạc.




- Bôi nước vào bên ngoài của ống thông hơi trước khi ráp vào lỗ bầu lọc gió (chú ý không để nước chảy vào bên trong ống thông hơi)

Ráp các phần đã tháo theo thứ tự ngược với lúc tháo.




## CẢM BIẾN TA

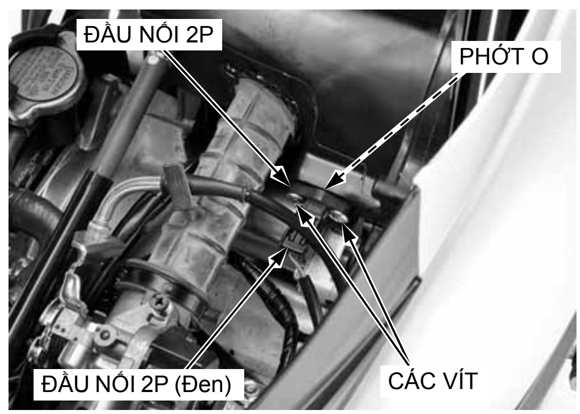
### THÁO/RÁP

Tháo hộp đựng đồ (trang 24-38).

Tháo đầu nối (Đen) 2P cảm biến TA.

Tháo 2 vít, phớt O và cảm biến TA.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



# BƯỚM GA

## THÁO

Tháo hộp đựng đồ (trang 24-38).

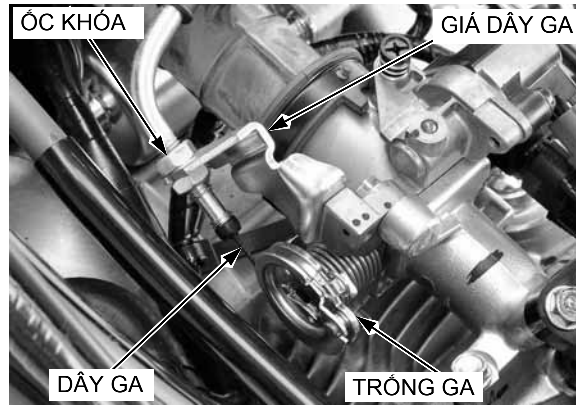
Trước khi tháo, làm sạch xung quanh thân bướm ga.

Nới lỏng ốc khóa dây ga.

*Cẩn thận không làm hỏng ren của dây ga.*

Tháo dây ga ra khỏi giá giữ dây.

Tháo dây ga ra khỏi trống ga.




Tháo đầu nối 3P cảm biến TP và đầu nối 2P (Xám) van từ cầm chừng cao.

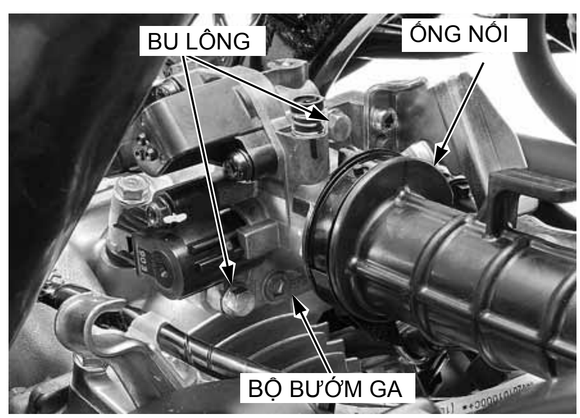



Nới lỏng vít kẹp ống nối.

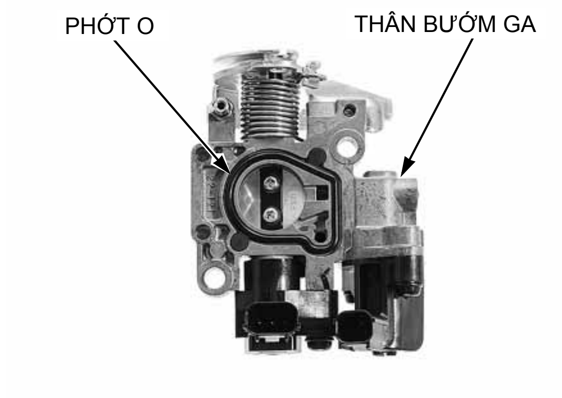



Tháo hai bu lông.
Tháo ống nối lọc gió và tháo bộ bướm ga.

- Bịt ống hút bằng khăn sạch hoặc bịt nó bằng băng dính để tránh bụi bẩn rơi vào trong động cơ.

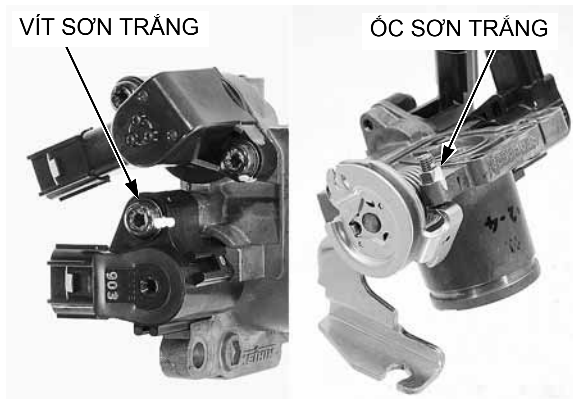


Tháo phớt O ra khỏi thân bướm ga.




## THÁO RÃ/RÁP

- Bộ bướm ga được lắp đặt tại nhà máy. Vì thế không được tháo rã theo cách khác với hướng dẫn trong tài liệu này.
- Không được táp van ga từ mở hết tới đóng hết sau khi tháo dây ga. Vì như vậy có thể làm sai tốc độ cầm chừng.
- Không được làm hư hỏng bộ bướm ga. Vì có thể làm van ga hoạt động không đúng.
- Không tháo vít sơn màu trắng và cảm biến TP. Tháo chúng có thể dẫn đến hỏng chức năng của bộ bướm ga.
- Không được nới lỏng hoặc siết ốc sơn màu trắng của trống ga. Vì có thể là nguyên nhân làm hỏng bướm ga.




Trước khi tháo vít khí cầm chừng, xoay nó từ từ để đếm số vòng quay cho đến khi nó rời ra. Hãy ghi lại số vòng xoay để tham khảo mỗi khi ráp lại vít khí cầm chừng.

**MỞ TIÊU CHUẨN VÍT KHÍ CẦM CHỪNG:**
**Xoay ra 2 1/2 vòng từ vị trí vào hết**

Tháo như sau:

– Vít khí cầm chừng, lò xo và phớt O
– Vít và giá dây ga
– Van từ cầm chừng cao (trang 24-68).

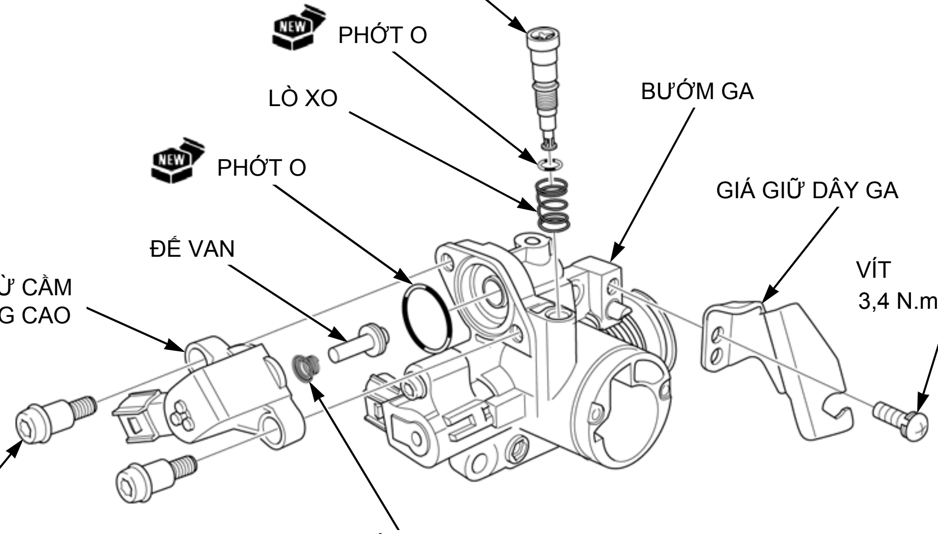
Ráp bộ bướm ga theo thứ tự ngược với lúc tháo.

**MÔ MEN LỰC SIẾT:**
**Vít bắt van từ cầm cao**
**3,4 N.m (0,3 kgf.m, 2,5 lbf.ft)**
**Vít giá giữ dây ga**
**3,4 N.m (0,3 kgf.m, 2,5 lbf.ft)**

Sau khi ráp, thực hiện như sau:

– Kiểm tra tốc độ cầm chừng động cơ (trang 24-47)

– Thực hiện cài đặt lại cảm biến TP/ECM (trang 24-77).

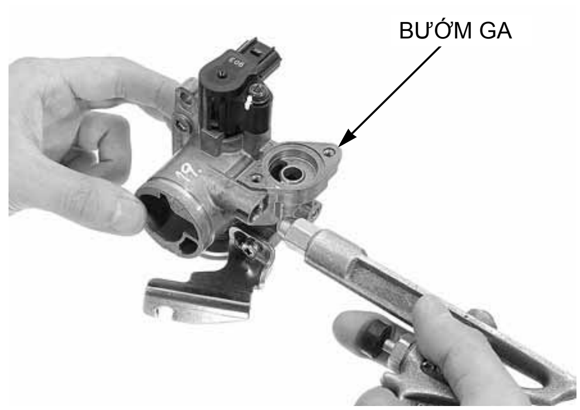



## VỆ SINH

Tháo rã bộ bướm ga (trang 24-65).

Thổi các đường khí trong bộ bướm ga bằng khí nén.

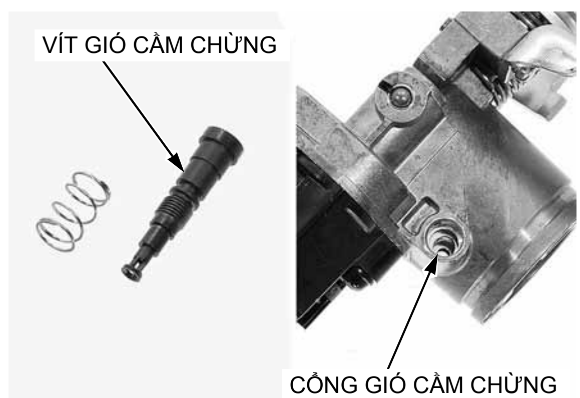
- Không dùng khí có áp suất cao hoặc để kim phun quá gần bộ bướm ga.
- Làm sạch đường khí bằng sợi dây dẫn đến làm hỏng bộ bướm ga.




## KIỂM TRA VÍT GIÓ CẦM CHỪNG

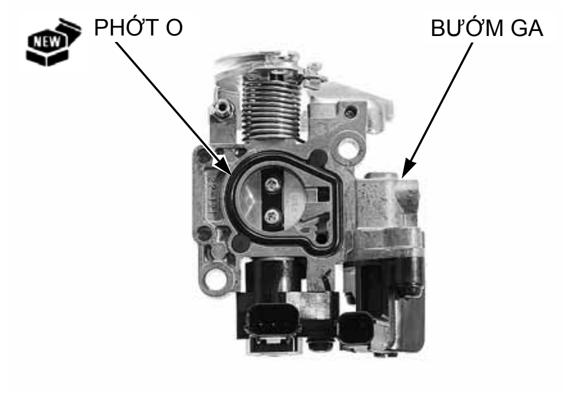
Kiểm tra đầu lỗ và đường khí vít khí cầm chừng xem có bị đóng muội các bon không.
Kiểm tra cổng vít gió cầm chừng xem có đóng muội các bon không.

Làm sạch nếu cần thiết.



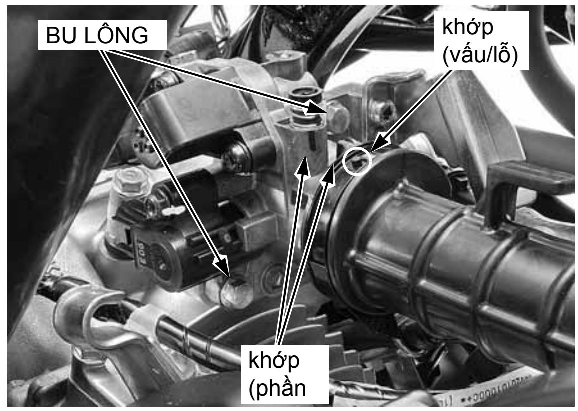
## RÁP

Ráp phớt O mới vào rãnh trong bộ bướm ga theo hướng như hình bên.

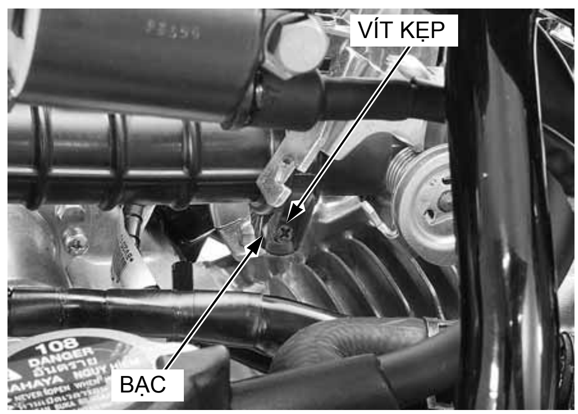



Ráp bộ bướm ga vào ống hút và siết 2 bu lông.

Kẹp ống nối vào vị trí sao cho vấu ống ngàm vào lỗ kẹp như hình bên.
Nối ống nối vào thân bướm ga đồng thời phần khuyết ngàm vào vấu vít khí cầm chừng.




Siết vít kẹp cho đến khi 2 đầu kẹp chạm vào bạc.




Nối đầu nối 3P cảm biến TP và đầu nối 2P (Xám) van từ cầm chừng cao.



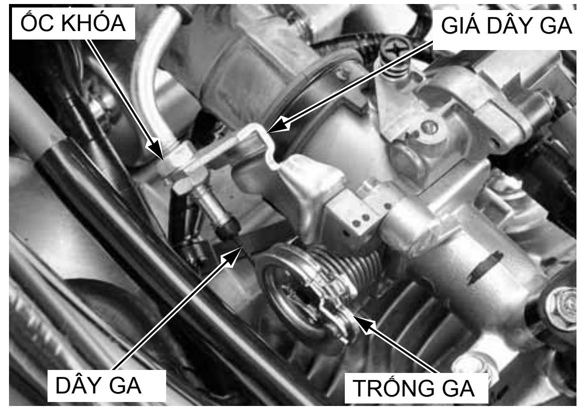
*Cẩn thận không làm hỏng ren của dây ga.*

Nối dây ga với trống ga và đặt dây ga lên giá giữ sau đó điều chỉnh hành trình tự do tay ga (trang 4-5).

**MÔ MEN LỰC SIẾT:**
**Ốc khóa dây ga**
**3 N.m (0,3 kgf.m, 2,2 lbf.ft)**

Ráp hộp đựng đồ (trang 24-38).

- Nếu bộ bướm ga được tháo ra hoặc thay thế thì thực hiện cài đặt lại cảm biến TP/ECM (trang 24-77).



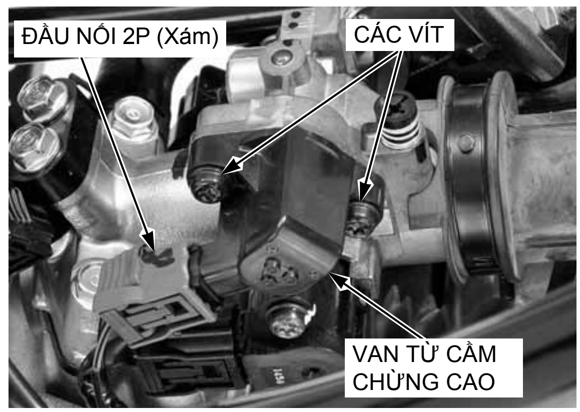

# VAN TỪ CẦM CHỪNG CAO

## THÁO/RÁP

Tháo hộp đựng đồ (trang 24-38).

Trước khi tháo, làm sạch van từ cầm chừng cao.

Tháo đầu nối 2P van từ cầm chừng cao.
Tháo 2 vít và thân van từ cầm chừng cao ra khỏi bộ bướm ga.



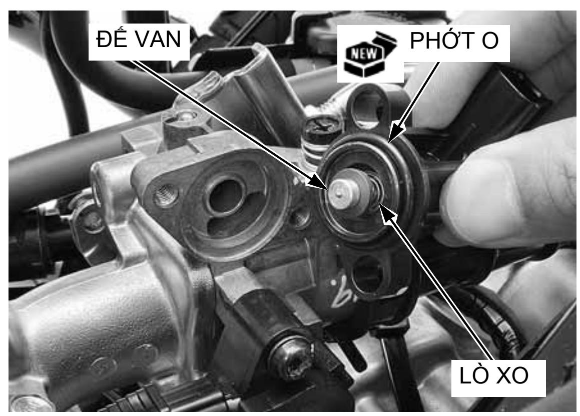

Tháo như sau:

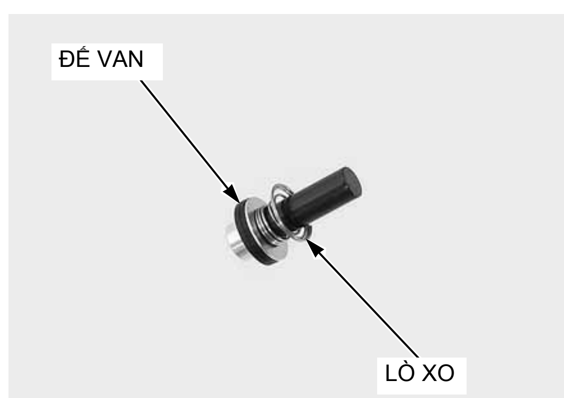
– Đế van
– Lò xo
– Phớt O

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

**MÔ MEN LỰC SIẾT:**
**Vít bắt van từ cầm cao**
**3,4 N.m (0,3 kgf.m, 2,5 lbf.ft)**

- Thay phớt O mới.
- Ráp lò xo phía đường kính nhỏ hơn hướng về đế van như hình bên.



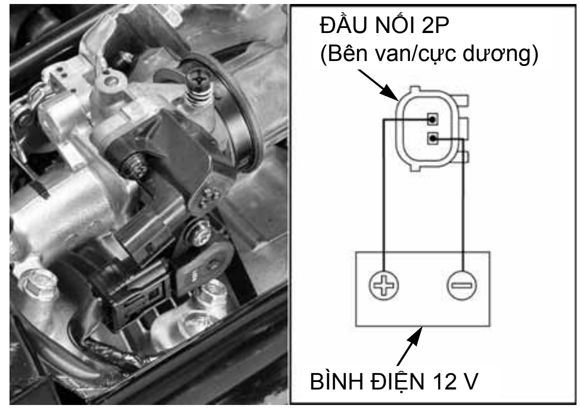



## KIỂM TRA HOẠT ĐỘNG

Tháo hộp đựng đồ (trang 24-38).

Tháo đầu nối 2P van từ cầm chừng cao.
Nối bình điện 12 V với các cực van từ.

Nghe tiếng van từ mở khi nối với bình điện.



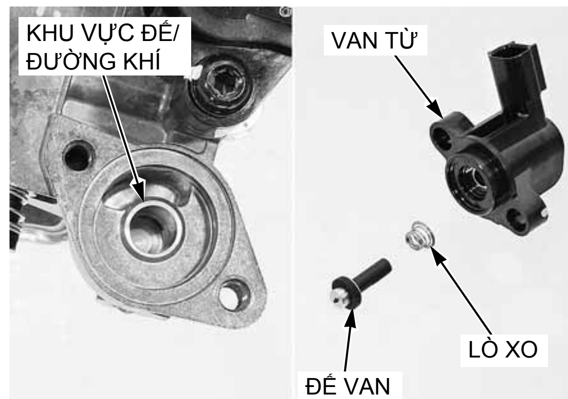

## KIỂM TRA VAN TỪ CẦM CHỪNG CAO/ ĐẾ VAN

Tháo van từ cầm chừng cao (trang 24-68).

Kiểm tra khu vực đế van và đường khí của bộ bướm ga xem có bị hỏng hoặc bị bẩn không.
Làm sạch nếu cần thiết.

Kiểm tra van từ cầm chừng cao và đế xem có bị hỏng hoặc bị bẩn không.
Làm sạch hoặc thay thế van/đế van nếu cần.

Kiểm tra lò xo van từ xem có bị mòn hay hỏng không.



## VAN TỪ CẦM CHỪNG CAO VẪN MỞ SAU KHI ĐỘNG CƠ ĐƯỢC HÂM NÓNG (TIẾP TỤC CẦM CHỪNG CAO)

- Trước khi tiến hành kiểm tra, hãy kiểm tra xem đèn MIL có nhấp nháy 7 lần không. Cảm biến ECT không báo.

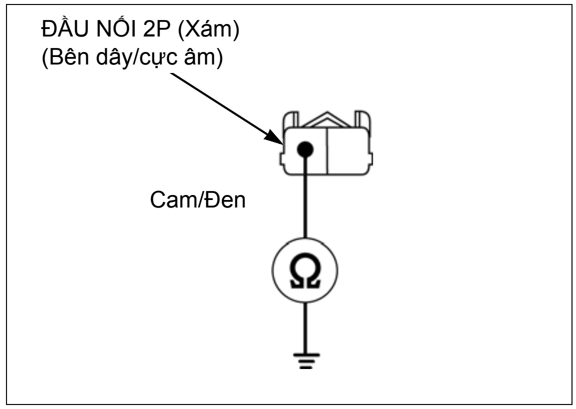
**1. Kiểm tra ngắn mạch dây mát van từ cầm chừng cao**

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.

Tháo đầu nối 2P (Xám) van từ cầm chừng cao và đầu nối 33P ECM.

Kiểm tra sự thông mạch giữa đầu nối 2P van từ bên bó dây và mát.

**NỐI: Cam/Đen – Mát**




***Có thông mạch không?***

**CÓ** –Ngắn mạch dây Cam/Đen

**KHÔNG**–SANG BƯỚC 2.

**2. Kiểm tra van từ cầm chừng cao**

Tháo van từ cầm chừng cao và kiểm tra tình trạng van từ và đế van (trang 24-69).

***Van từ có bình thường không?***

**CÓ** –Thay mới ECM loại tốt và kiểm tra lại.

**KHÔNG**–Hỏng van từ cầm chừng cao

## VAN TỪ CẦM CHỪNG CAO KHÔNG MỞ KHI ĐỘNG CƠ KHỞI ĐỘNG NGUỘI

**1. Kiểm tra dây nguồn van từ cầm chừng cao**

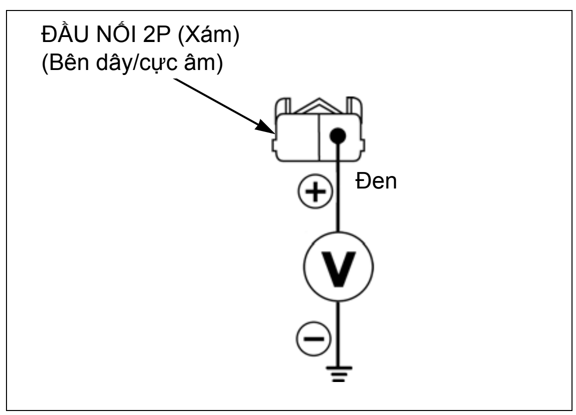
- Trước khi bắt đầu kiểm tra, hãy kiểm tra lỏng hoặc tiếp xúc kém các đầu nối liên quan.
- Chắc chắn bình điện được sạc đầy.

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.

Tháo đầu nối 2P van từ cầm chừng cao.
Bật công tắc máy ON.

Kiểm tra điện áp giữa đầu nối 2P van từ cầm chừng cao bên bó dây và mát.

**NỐI: Đen (+) – Mát (–)**




**TIÊU CHUẨN: Trên 10,9 V**

***Có điện áp tiêu chuẩn không?***

**CÓ** –SANG BƯỚC 2.

**KHÔNG**–Đứt mạch dây Đen.

2. **Kiểm tra dây mát van từ cầm chừng cao**

   Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.

   Tháo đầu nối (Đen) 33P ECM.

   Kiểm tra thông mạch giữa đầu nối 2P (Xám) van từ cầm chừng cao và đầu nối 33P ECM cạnh bó dây.

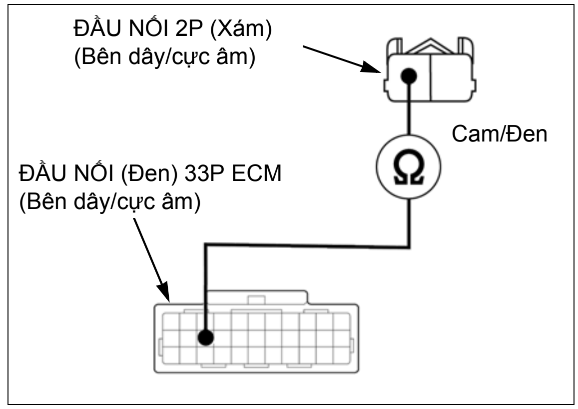
   **DỤNG CỤ:**
   **Đầu dò kiểm tra 07ZAJ-RDJA110**

   **NỐI: Cam/Đen – Cam/Đen**
   **TIÊU CHUẨN: Thông**

   ***Có thông mạch không?***

   **CÓ** –SANG BƯỚC 3.

   **KHÔNG**–Đứt mạch dây Cam/Đen




3. **Kiểm tra điện trở van từ cầm chừng cao**

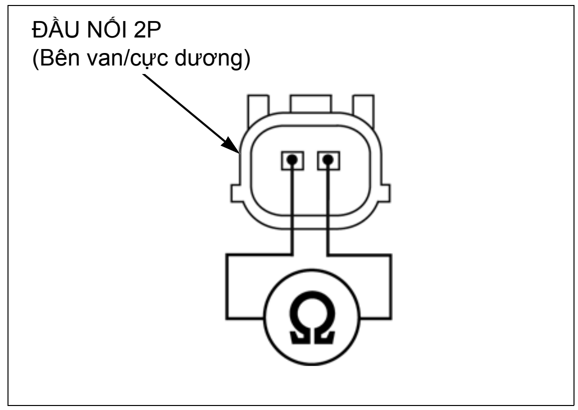
   Đo điện trở giữa các cực đầu nối 2P van từ cầm chừng cao.

   **TIÊU CHUẨN: 24 – 27 Ω (20°C/68°F)**

   ***Điện trở có nằm trong khoảng 24 - 27 Ω (20°C/68°F) không?***

   **CÓ** –Thay mới ECM loại tốt và kiểm tra lại.

   **KHÔNG**–Hỏng van từ cầm chừng cao




# KIM PHUN

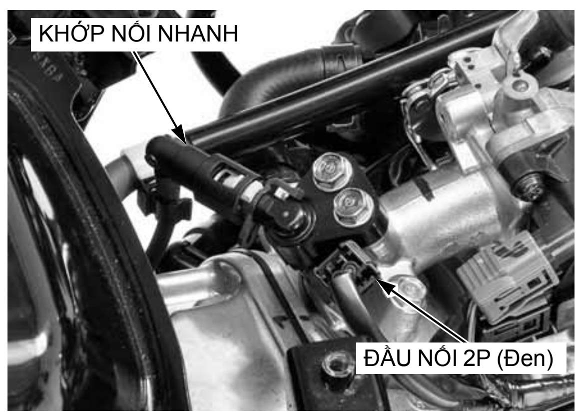
## THÁO

- Xe này sử dụng chất liệu nhựa cho các bộ phận của ống dẫn xăng. Không được làm cong hoặc xoắn ống.

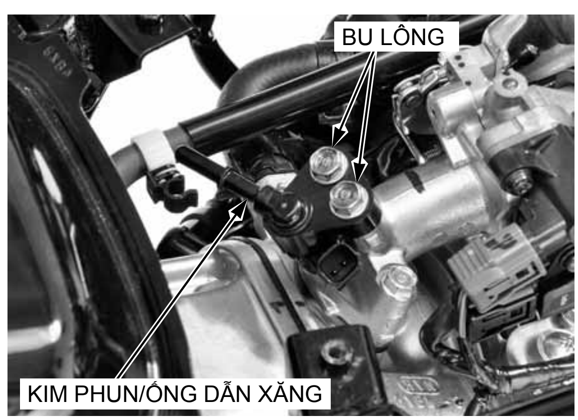
Giảm áp suất nhiên liệu và tháo khớp nối nhanh (trang 6-22).

Trước khi tháo, làm sạch xung quanh kim phun.

Tháo đầu nối 2P kim phun.



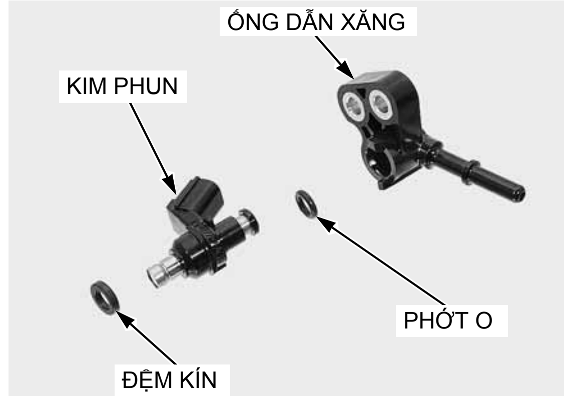

Tháo bu lông và kim phun/ống dẫn xăng ra khỏi ống hút.



Tháo như sau:

– Ống dẫn xăng
– Phớt O
– Đệm kín

Để tránh làm hỏng và ngăn bụi bẩn bám vào, dùng túi ni lon để bọc đầu nối và ống nối lại.

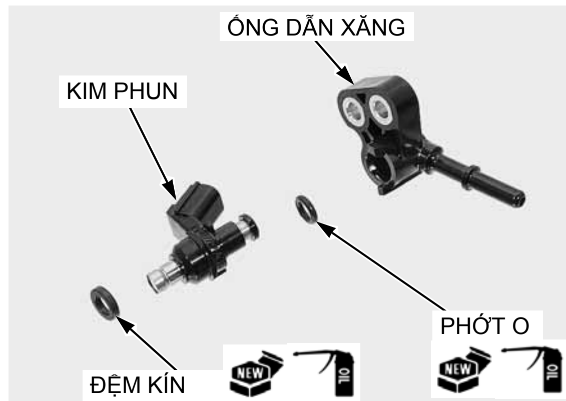



## RÁP

Bôi phớt O mới và đệm bịt bằng dầu động cơ.

Ráp phớt O và đệm bịt kín vào kim phun.

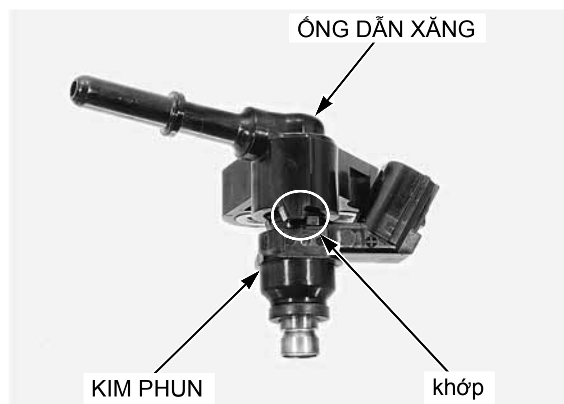
- Thay phớt O và đệm kín mới thành một bộ.
- Cẩn thận không làm hỏng phớt O và đệm bịt kín.
- Xe này này sử dụng chất liệu nhựa cho các bộ phận của ống dẫn xăng. Không được làm cong hoặc xoắn ống xăng.




Ráp ống dẫn xăng vào kim phun bằng cách khớp hãm của nó vào.

**NOTICE**

*Cẩn thận không để bụi bẩn lọt vào giữa ống dẫn xăng và phớt O.*



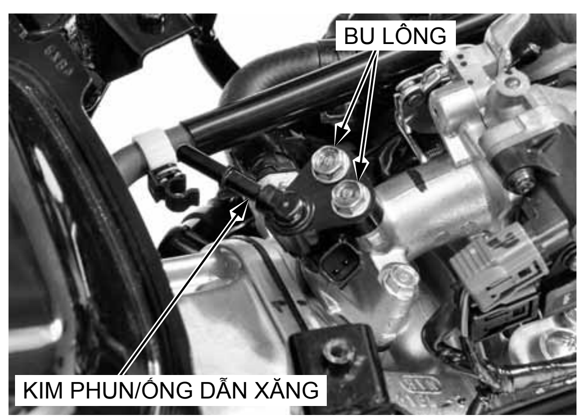

Ráp kim phun/ống dẫn xăng vào ống hút.

**NOTICE**

*Cẩn thận không để bụi bẩn lọt vào giữa ống hút và đệm bịt kín.*

Ráp và siết bu lông.

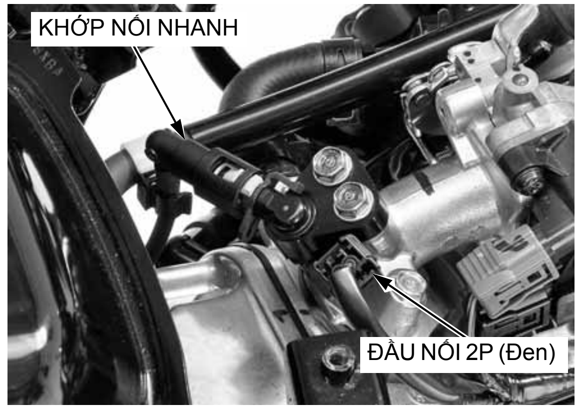
**MÔ MEN LỰC SIẾT:12 N.m (1,2 kgf.m, 9 lbf.ft)**



Nối đầu nối 2P (Đen) kim phun.

*Kẹp khớp nối nhanh vào kẹp chắc chắn (trang 24-15)*

Nối khớp nối nhanh (trang 6-25).




# ỐNG HÚT

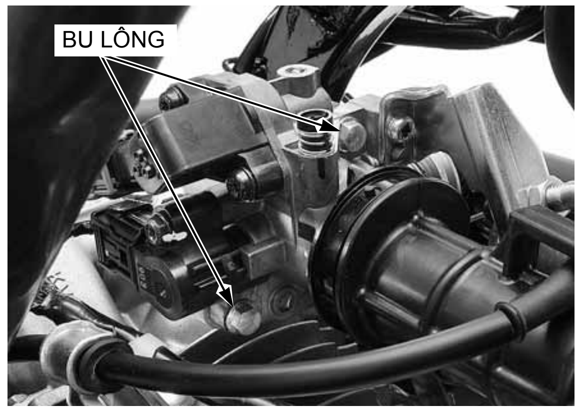
## THÁO

Tháo như sau:

– Kim phun (trang 24-71).
– Hộp đựng đồ (trang 24-38).

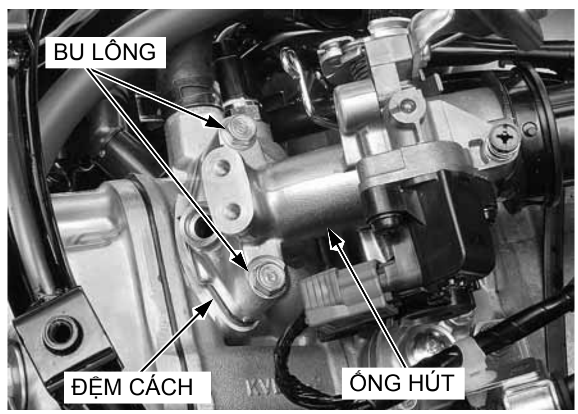
Trước khi tháo, làm sạch xung quanh ống hút.

Tháo hai bu lông từ phía sau.

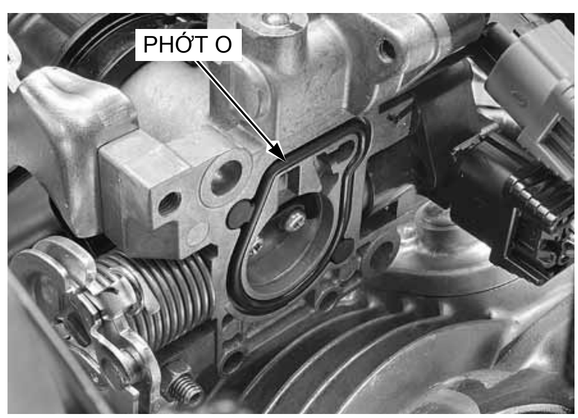



– Hai bu lông
– Ống hút
– Đệm cách

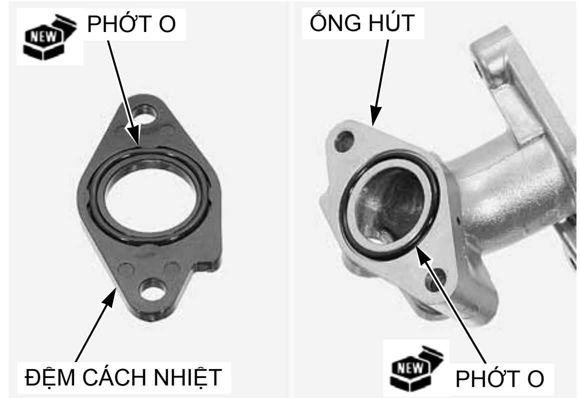
Bịt ống hút bằng khăn sạch hoặc bịt nó bằng băng dính để tránh bụi bẩn rơi vào trong động cơ.




Tháo phớt O ra khỏi thân bướm ga.



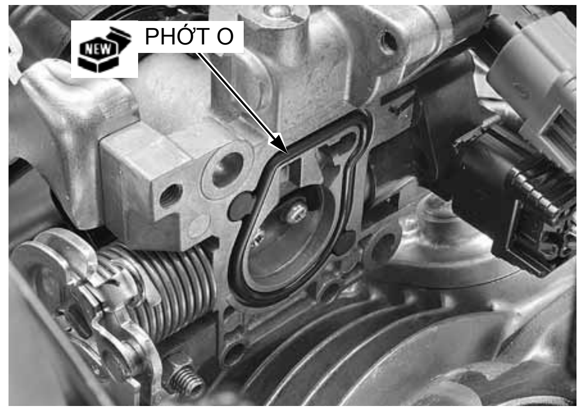
Tháo phớt O ra khỏi ống hút và đệm cách nhiệt.



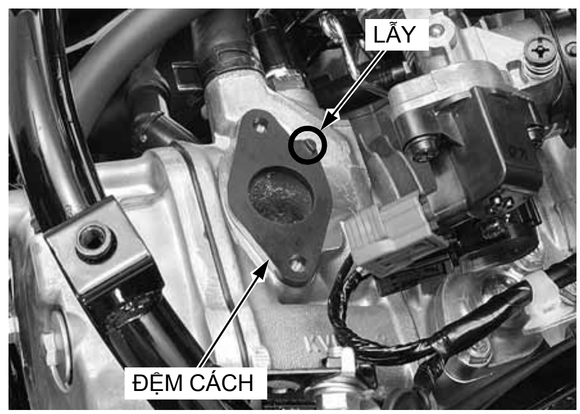

## RÁP

Ráp phớt O mới vào rãnh trên miếng đệm cách nhiệt.
Ráp phớt O mới vào rãnh trên ống hút.

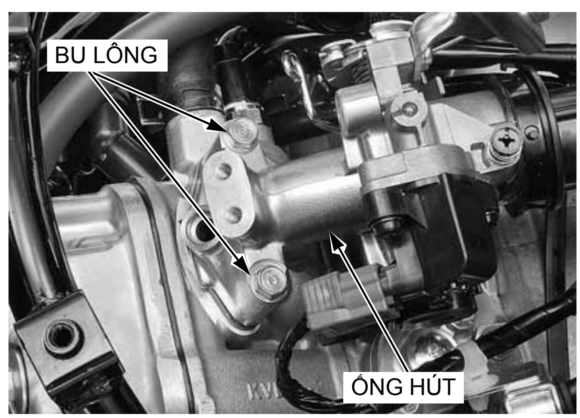
Ráp phớt O mới vào rãnh trong bộ bướm ga theo hướng như hình bên.




Ráp đệm vào đầu quy lát với lẫy của nó hướng về phía sau phải như trình bày.



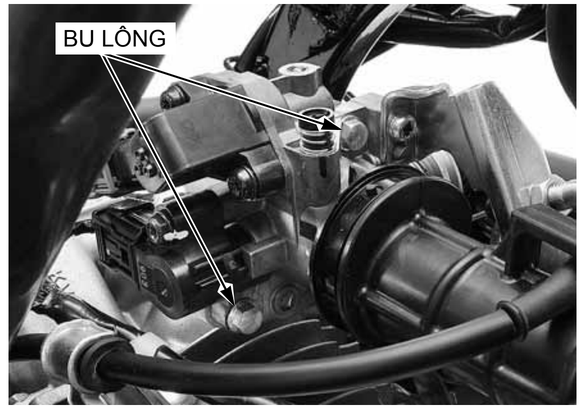

Ráp ống hút vào.
Ráp và siết 2 bu lông bắt ống hút.



Ráp và siết 2 bu lông.

Ráp theo trình tự sau:

– Hộp đựng đồ (trang 24-38).
– Kim phun (trang 24-71).




# ECM

## THÁO/RÁP

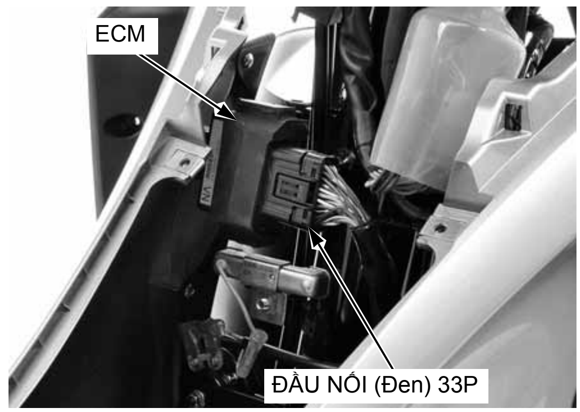
Tháo như sau:

– Ốp ống chính (trang 24-34).
– Nắp chắn thùng xăng/ốp giữa (trang 3-18).

Tháo đầu nối (Đen) 33P ECM.

Tách ECM ra khỏi khung và tháo rời nó ra.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.




## ĐỘNG CƠ KHÔNG KHỞI ĐỘNG (ĐÈN MIL KHÔNG NHẤP NHÁY)

**1. Kiểm tra dây mát ECM**

- Trước khi bắt đầu kiểm tra, kiểm tra tiếp xúc lỏng/kém ở đầu nối 33P ECM và kiểm tra lại xem đèn MIL có nhấp nháy không.
- Chắc chắn bình điện được sạc đầy.

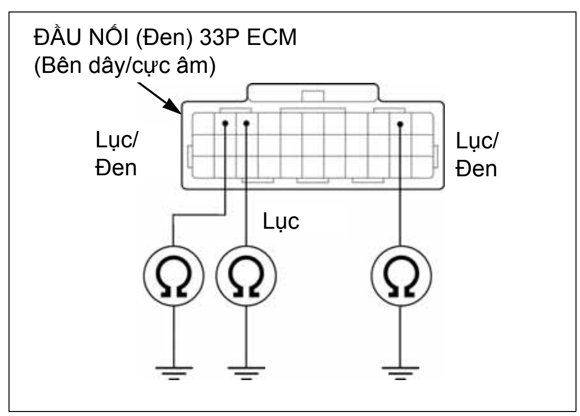
Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.

Tháo đầu nối (Đen) 33P ECM.

Kiểm tra sự thông mạch giữa đầu nối 33P ECM cạnh bó dây và mát.

**DỤNG CỤ:**
**Đầu dò kiểm tra 07ZAJ-RDJA110**

**NỐI: Lục– Mát**
**Lục/Đen – Mát**




***Có thông mạch không?***

**CÓ** –SANG BƯỚC 2.

**KHÔNG–** • Đứt mạch dây Lục.
• Đứt mạch dây Lục/Đen.

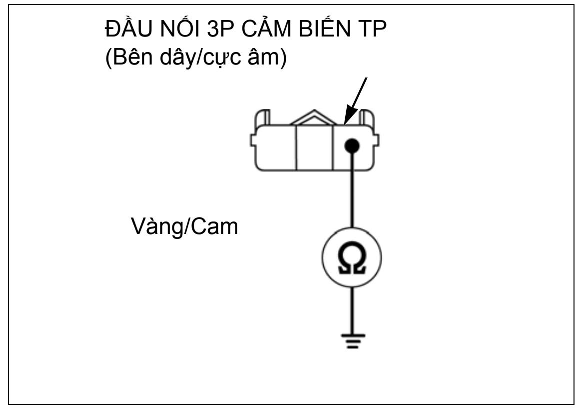
**2. Kiểm tra ngắn mạch nguồn đầu vào cảm biến TP**

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.

Tháo đầu nối (Đen) 3P cảm biến TP.

Kiểm tra thông mạch giữa đầu nối 3P (Đen) cảm biến TP cạnh bó dây và mát.

**NỐI: Vàng/Cam – Mát**
**TIÊU CHUẨN: Không thông**




***Có thông mạch không?***

**CÓ** –Ngắn mạch dây Vàng/Cam.

**KHÔNG**–SANG BƯỚC 3.

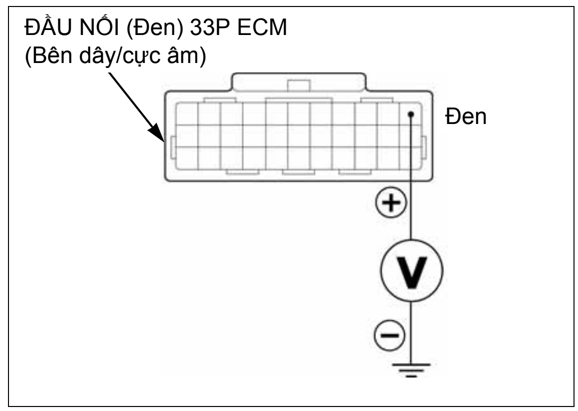
**3. Kiểm tra dây nguồn 1 ECM**

Bật công tắc máy ON.

Đo điện áp giữa đầu nối 33P ECM cạnh bó dây và mát.

**DỤNG CỤ:**
**Đầu dò kiểm tra 07ZAJ-RDJA110**

**NỐI: Đen (+) – Mát (–)**




***Có điện áp bình điện không?***

**CÓ** –Thay mới ECM loại tốt và kiểm tra lại.

**KHÔNG**–SANG BƯỚC 4.

**4. Kiểm tra dây nguồn 2 ECM**

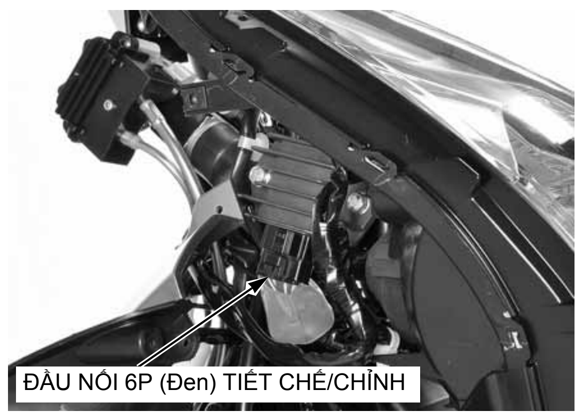
Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.
Tháo bên phải ốp trước (trang 24-35).

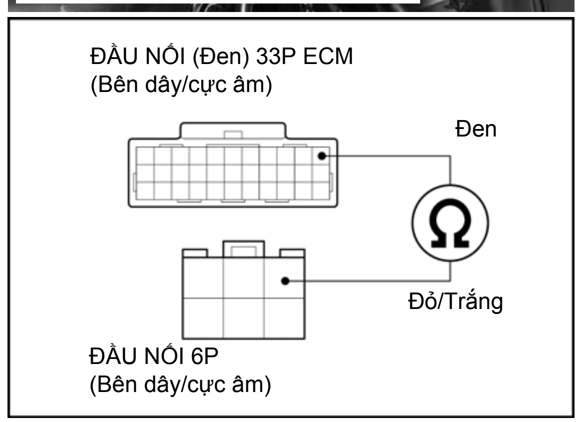
Tháo đầu nối 6P của tiết chế/chỉnh lưu.

Bật công tắc máy ON.
Đo thông mạch giữa các cực sau đây của đầu nối 33P (Đen) ECM bên bó dây và đầu nối 6P tiết chế/chỉnh lưu.

**DỤNG CỤ:**
**Đầu dò kiểm tra 07ZAJ-RDJA110**

**NỐI: Đen – Đỏ/Trắng**




***Có thông mạch không?***

**CÓ** –Kiểm tra tiết chế/chỉnh lưu (trang 24-92).

**KHÔNG**–
- Đứt hoặc ngắn mạch dây Đen giữa đầu nối 33P ECM và đầu nối 2P (Đen) công tắc máy.
- Đứt hoặc ngắn mạch dây Đỏ/Đen và dây Đỏ/Trắng giữa đầu nối 2P (Đen) công tắc máy và đầu nối 6P tiết chế/chỉnh lưu.

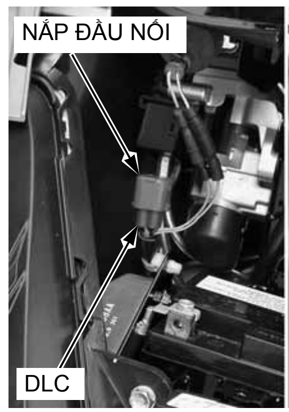
# THỰC HIỆN CÀI ĐẶT BAN ĐẦU CẢM BIẾN TP/ECM.

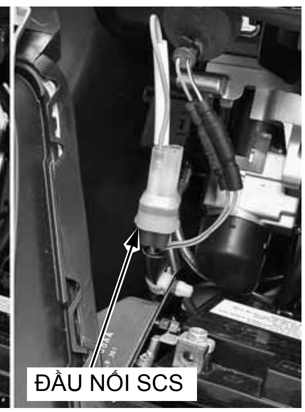
- Đảm bảo mã hư hỏng DTC không lưu trữ ở ECM. Nếu mã hư hỏng DTC không lưu trong ECM, chế độ cài đặt cảm biến TP/ECM sẽ không hoạt động theo quy trình dưới đây.
- Thực hiện quy trình này khi nào thay thế phụ tùng liên quan đến nhiên liệu.
  – Bướm ga (trang 24-64).
  – Vít gió cầm chừng (trang 24-66).
  – Bơm xăng/lọc xăng (trang 24-58).
  – Kim phun (trang 24-71).
  – Ống hút (trang 24-73).
  – Cảm biến ô xi $O_2$ (trang 6-46).
- Thực hiện quy trình này khi thay thế phụ tùng động cơ hoặc đại tu động cơ.
  – Đầu quy lát/xu páp/dẫn hướng xu páp/bệ xu páp (trang 9-3).
  – Xy lanh/piston/xéc măng (trang 10-3).

1. Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.
   Tháo ốp trên trước (trang 24-33).

2. Tách DLC ra khỏi vòng cao su ECM và tháo ốp đầu nối ra khỏi DLC.
   Nối dụng cụ đặc biệt vào DLC.

   **DỤNG CỤ:**
   **Đầu nối SCS 070PZ-ZY30100**

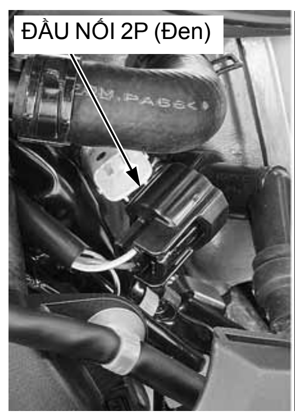


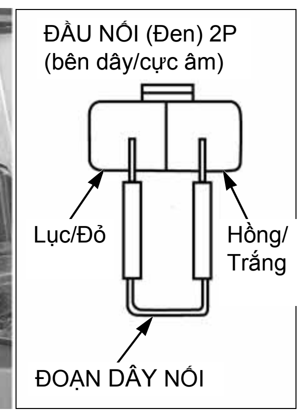




3. Tháo đầu nối (Đen) 2P cảm biến ECT.

   Nối ngắn các cực đầu nối bằng 1 đoạn dây nối.

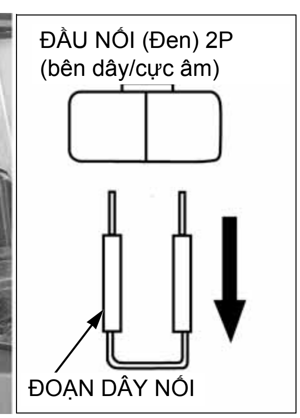
   **NỐI: Hồng/Trắng – Lục/Đỏ**



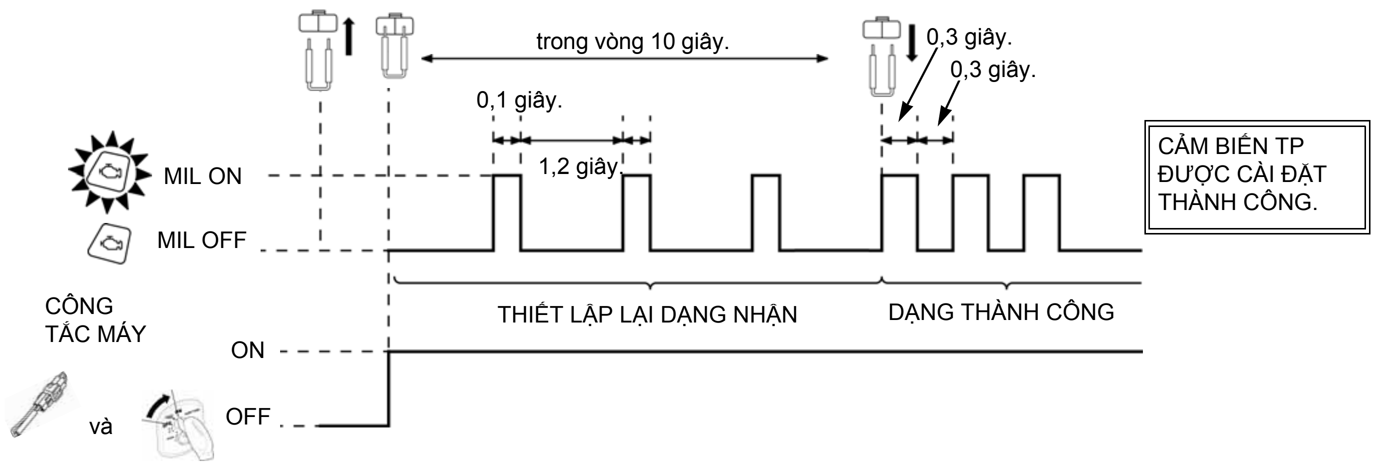

4. Bật công tắc máy "ON" sau đó tháo đoạn dây nối ra khỏi đầu nối 2P cảm biến ECT khi đèn MIL nhấp nháy (cài đặt lại dạng nhận) trong vòng 10 giây.



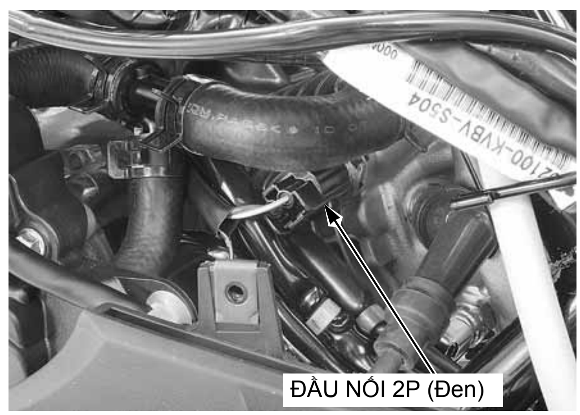
5. Kiểm tra đèn MIL có nhấp nháy không.

   Sau khi tháo đoạn dây nối, đèn MIL sẽ bắt đầu nhấp nháy (dạng thành công).




   Nếu đoạn dây nối được nối hơn 10 giây, đèn MIL sẽ sáng ON (dạng không thành công). Làm lại từ bước 3.

6. Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.
7. Nối đầu nối (Đen) 2P cảm biến ECT.




8. Tháo dụng cụ đặc biệt ra khỏi DLC.
   Ráp ốp đầu nối vào DLC và ráp nó vào vòng cao su ECM.
9. Dựng xe trên chống đứng.

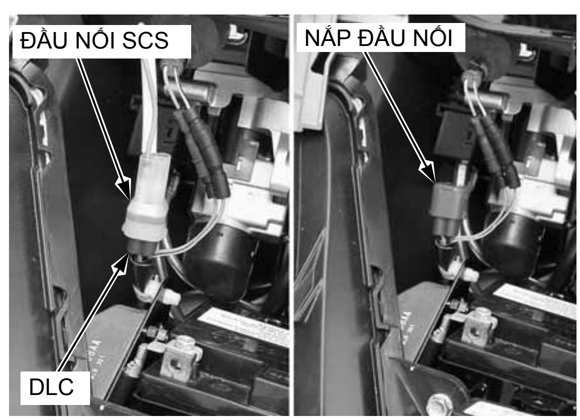
   Làm nóng động cơ trong khoảng 10 phút.

   Nối đồng hồ tốc độ và kiểm tra tốc độ cầm chừng.

   **TỐC ĐỘ CẦM CHỪNG: Tối thiểu 1.700 ± 100 (vòng/phút)**

   Ráp ốp trên trước (trang 24-33).

   Nếu tốc độ cầm chừng ngoài tiêu chuẩn thì kiểm tra như sau:




– Vận hành tay ga và hành trình tự do tay ga (trang 4-5).
– Rò rỉ khí nạp
– Điều chỉnh vít gió cầm chừng (trang 24-66).
– Van từ cầm chừng cao (trang 24-68).

# CÀI ĐẶT THEO ĐỘ CAO

- Khi xe được chuyển từ vùng thấp so với mặt nước biển lên vùng cao (hơn 2.000 m so với mặt nước biển), hoặc từ vùng cao xuống vùng thấp thì thực hiện điều chỉnh dưới đây để đảm bảo lái xe ổn định.
- Điều chỉnh dưới đây phải được thực hiện khi sử dụng xe tại độ cao so với mực nước biển.
- Đảm bảo mã hư hỏng DTC không lưu trữ ở ECM. Nếu còn lưu trữ thì ECM không thể nhận được chế độ cài đặt.
- Cài đặt theo độ cao cao hơn so với mực nước biển sẽ không thực hiện được nếu động cơ khởi động trong suốt quá trình này.

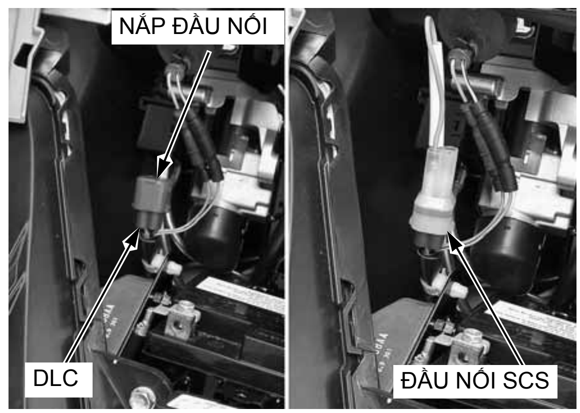
Lựa chọn chế độ chính xác theo khu vực giao xe.

**CHẾ ĐỘ 1: Từ khu vực cao (trên 2.000 m) xuống khu vực thấp**
**CHẾ ĐỘ 2: Khu vực cao (2.000 – 2.500 m)**
**CHẾ ĐỘ 3: Khu vực cao (2.500 – 3.000 m)**
**CHẾ ĐỘ 4: Khu vực cao (3.000 – 3.500 m)**

## CHẾ ĐỘ 1:

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.
Tháo ốp đầu nối ra khỏi DLC.
Nối dụng cụ đặc biệt vào DLC.

**DỤNG CỤ:**
**Đầu nối SCS 070PZ-ZY30100**

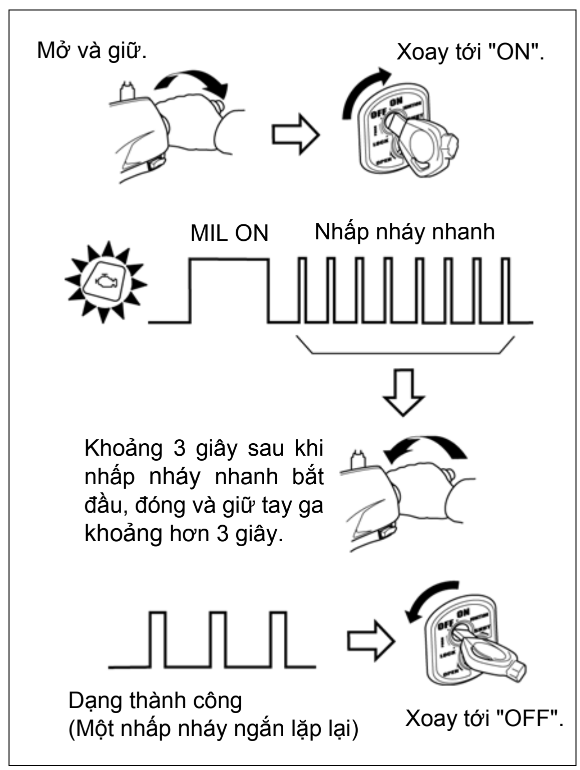



Mở hết ga và giữ tay ga.
Bật công tắc máy ON.

MIL sáng và nhấp nháy nhanh.
Khoảng 3 giây sau khi nhấp nhanh bắt đầu, đóng và giữ tay ga khoảng hơn 3 giây.

- Nếu MIL không nhấp nháy nhanh, xoay công tắc máy tới "OFF" và thực hiện lại.
- Nếu không thể bắt đầu lại quy trình, kiểm tra lại xem DTC vẫn còn lưu trữ trong ECM không.
  Nếu DTC không lưu trữ, nhưng vẫn không thể thực hiện lại quy trình thì thay một ECM mới, tốt và thực hiện lại.

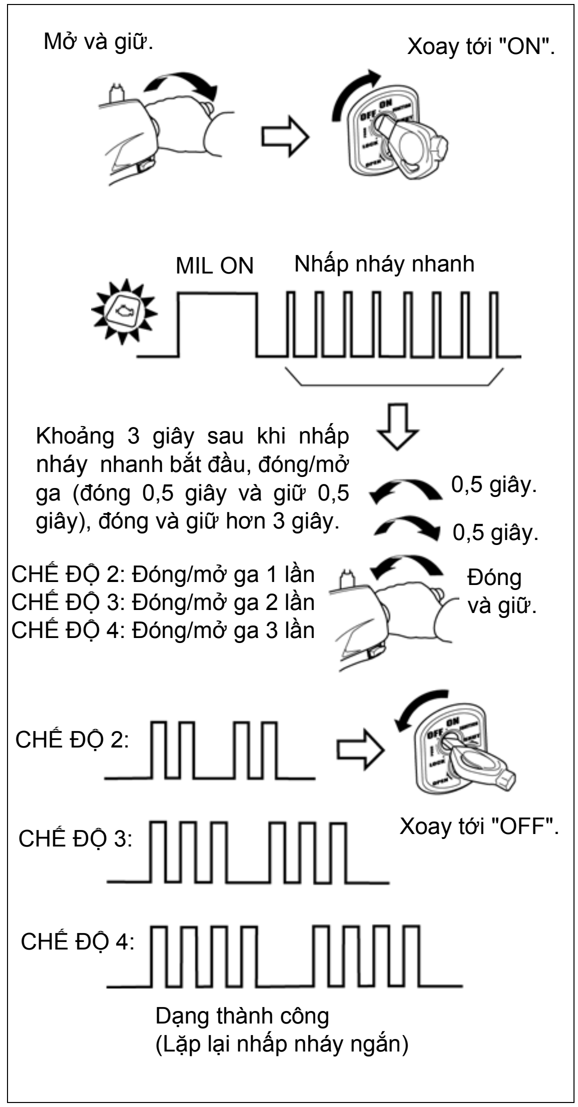
Khi CHẾ ĐỘ 1 được lựa chọn thành công, MIL sẽ lặp lại nhấp nháy ngắn 1 lần.
Nếu hiển thị thành công, xoay công tắc máy tới "OFF" và thực hiện quy trình điều chỉnh tiếp theo(trang 24-80).



## CHẾ ĐỘ 2/3/4:

Nối dụng cụ đặc biệt vào DLC (trang 24-79).

Mở hết ga và giữ tay ga.
Bật công tắc máy ON.




MIL sáng và bắt đầu nhấp nháy nhanh.
Khoảng 3 giây sau khi nhấp nhanh bắt đầu, đóng/mở ga(đóng 0,5 giây/mở 0,5 giây) như thời gian tiêu chuẩn, đóng và giữ hơn 3 giây.

**CHẾ ĐỘ 2: Đóng/mở ga 1 lần**
**CHẾ ĐỘ 3: Đóng/mở ga 2 lần**
**CHẾ ĐỘ 4: Đóng/mở ga 3 lần**

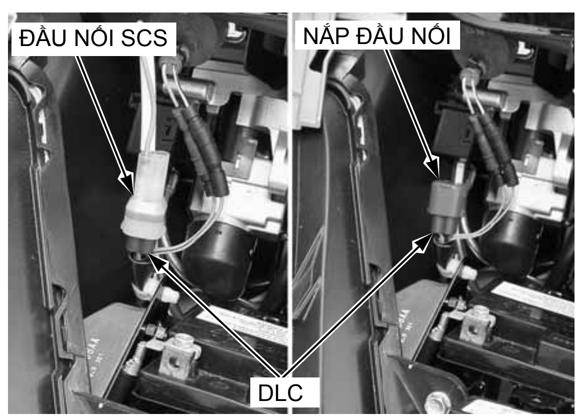
- Nếu MIL không nhấp nháy nhanh, xoay công tắc máy tới "OFF" và thực hiện lại.
- Nếu không thể bắt đầu lại quy trình, kiểm tra xem DTC vẫn còn lưu trữ trong ECM không.
  Nếu DTC không lưu trữ, nhưng vẫn không thể thực hiện lại quy trình thì thay một ECM mới, tốt và thực hiện lại.

MIL sẽ lặp lại nhấp nháy ngắn theo số lượng CHẾ ĐỘ được lựa chọn.
Ví dụ, khi CHẾ ĐỘ 2 được lựa chọn, MIL sẽ lặp lại nhấp nháy ngắn 2 lần.
Nếu hiển thị thành công như mong muốn, xoay công tắc máy tới "OFF" và thực hiện quy trình điều chỉnh sau đó (trang 24-80).

- Nếu MIL bắt đầu nhấp nháy chậm trong bước này trước khi hiển thị thành công, xoay công tắc máy tới "OFF" và thực hiện lại.
- Nếu số lần MIL nhấp nháy và số CHẾ ĐỘ mong muốn khác nhau, xoay công tắc máy tới "OFF" và thực hiện lại.

## QUY TRÌNH ĐIỀU CHỈNH TIẾP THEO

Tháo dụng cụ đặc biệt ra khỏi DLC.
Ráp nắp đầu nối vào DLC.




Dựng xe trên chống đứng và khởi động động cơ.
Để nổ cầm chừng khoảng 20 phút tùy thuộc vào nhiệt độ không khí và hâm nóng tới nhiệt độ hoạt động bình thường.

Nối đồng hồ tốc độ và kiểm tra tốc độ cầm chừng.

**TỐC ĐỘ CẦM CHỪNG: Tối thiểu 1.700 ± 100 (vòng/phút)**

Nếu tốc độ cầm chừng ngoài tiêu chuẩn thì kiểm tra như sau:

– Điều chỉnh vít gió cầm chừng (trang 24-66).
– Vận hành tay ga và hành trình tự do tay ga . (trang 4-5).
– Rò rỉ khí nạp.
– Van từ cầm chừng cao (trang 24-68).

# BÌNH DỰ TRỮ KÉT TẢN NHIỆT

## THÁO/RÁP

Tháo như sau:

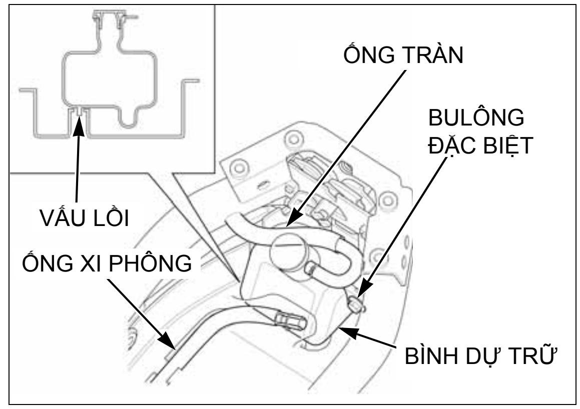
– Hộp đựng đồ (trang 24-38)
– Ống xi phông
– Ống tràn
– Bu lông đặc biệt

Xả dung dịch làm mát ra khỏi bình dự trữ.

Tháo bình dự trữ. Cẩn thận không làm hỏng các vấu.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

*Khớp vấu bình dự trữ vào lỗ và dẫn hướng trên chắn bùn sau.*



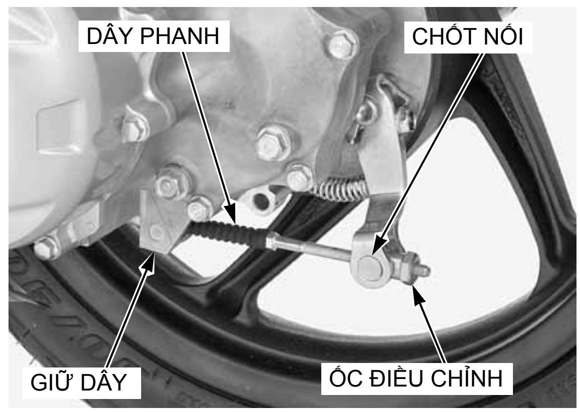

# THÁO ĐỘNG CƠ

Dựng xe trên chống đứng.

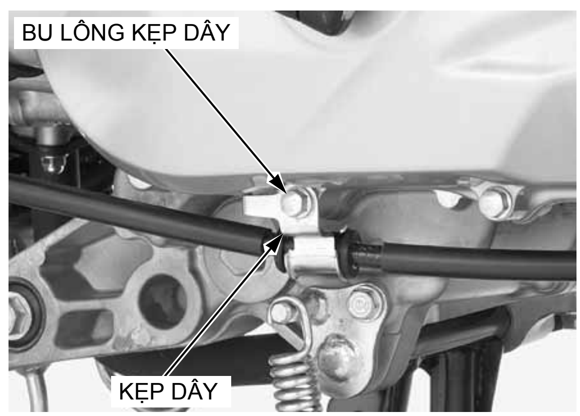
Tháo như sau:

– Ốp bên ống chính (trang 24-44)
– Ốp dưới (trang 24-45)
– Kim phun (trang 24-71)

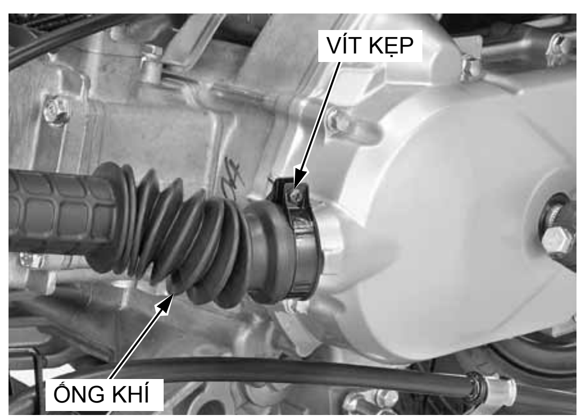
Tháo ốc điều chỉnh phanh sau và chốt nối ra khỏi dây phanh sau.
Kéo dây phanh ra khỏi giữ dây.




Tháo bu lông kẹp dây và kẹp dây.




Nới lỏng vít kẹp dây và tháo ống khí ra khỏi nắp máy trái.

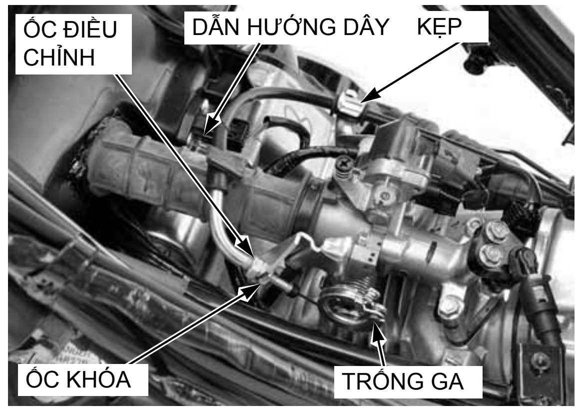


Tháo bu lông kẹp ống xăng và kẹp ống xăng ra khỏi ốp đầu quy lát.

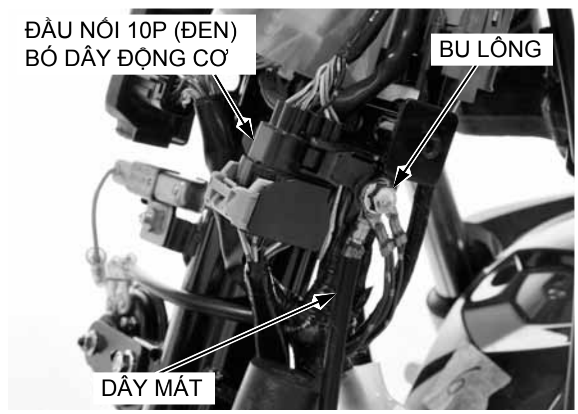
- Xe này sử dụng chất liệu nhựa cho các bộ phận của ống dẫn xăng. Không được làm cong hoặc xoắn ống.




Nới lỏng ốc khóa dây ga, ốc điều chỉnh và tháo nó ra khỏi trống ga.
Tháo dây ga ra khỏi dẫn hướng dây và kẹp.




Tách đầu nối 10P (Đen) bó dây động cơ ra khỏi giữ dây và tháo nó ra.
Tháo bu lông và dây mát ra.




Tháo như sau:

– Đầu nối 5P máy phát/cảm biến CKP
– Đầu nối 2P mô tơ khởi động

Tách các dây sau ra khỏi giữ dây:

– Bó dây động cơ
– Dây máy phát/cảm biến CKP
– Dây mô tơ khởi động

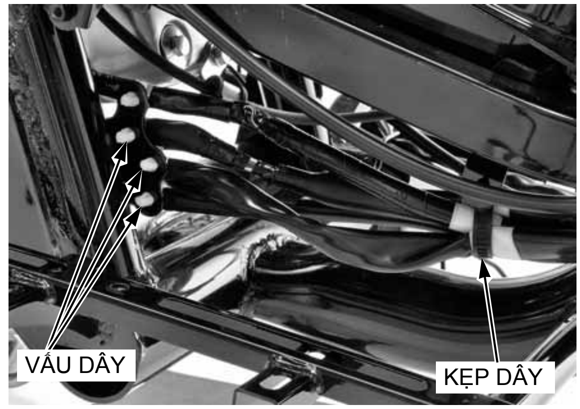


Tách các dây sau ra khỏi kẹp dây:

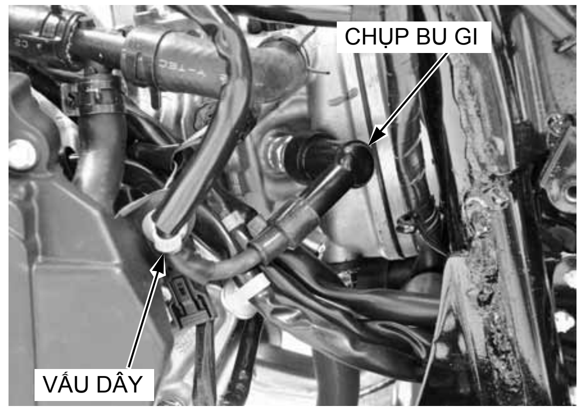
– Bó dây động cơ
– Dây máy phát/cảm biến CKP
– Dây mô tơ khởi động

Tách các vấu dây sau ra khỏi khung:

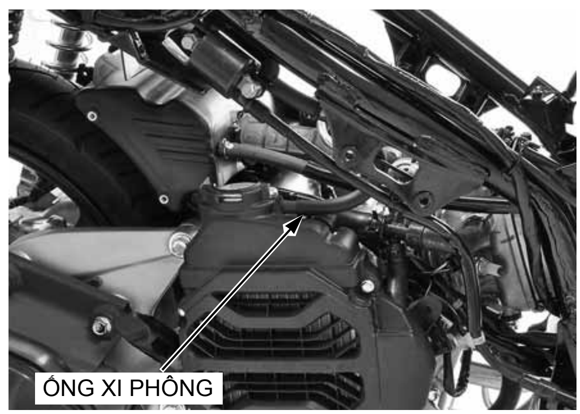
– Vấu bó dây động cơ
– Vấu dây máy phát/cảm biến CKP
– Vấu dây mô tơ khởi động




Tháo chụp bugi ra khỏi bugi.
Tách vấu dây bu gi ra khỏi ốp két tản nhiệt.




Kẹp ống xi phông bằng kẹp ống và tháo ống xi phông ra khỏi két tản nhiệt.
Bịt kín đầu nối két tản nhiệt.
Tách ống xi phông ra khỏi dẫn hướng ống.




*Tránh làm hỏng các ren bu lông bắt giảm xóc sau, cần điều chỉnh độ cao của động cơ.*

Đỡ cho khung hướng lên trên.

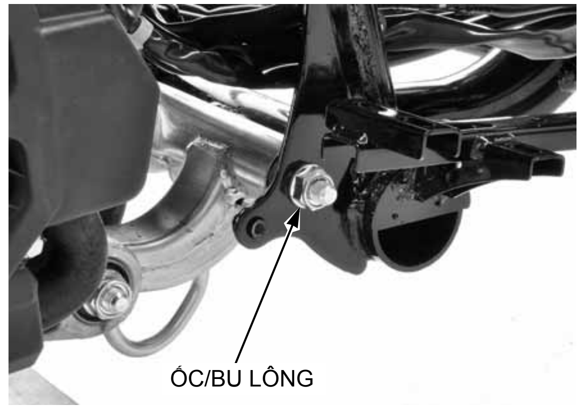
Tháo bu lông bắt đầu trên giảm xóc sau.



Đỡ cho khung hướng lên trên.
Giữ bánh trước.

Tháo ốc và bu lông bắt giá treo động cơ.

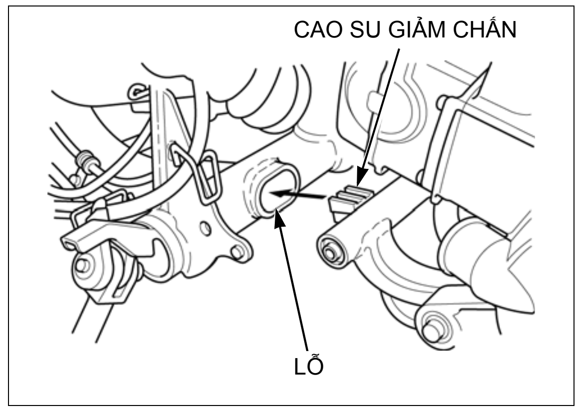
Kéo nhẹ động cơ về phía sau để tách và tháo nó ra khỏi khung, cẩn thận không làm hỏng chắn bùn sau.




# RÁP ĐỘNG CƠ

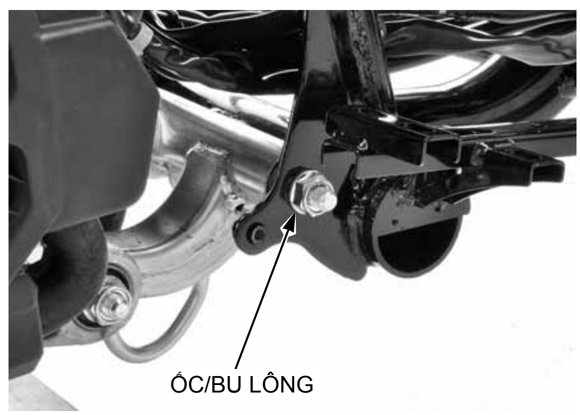
Đỡ cho khung hướng lên trên.
Giữ bánh trước.

Lắp cao su giảm chấn vào lỗ trên khung.




Ráp bu lông bắt giá treo động cơ vào phía bên trái của xe.

Siết tạm thời ốc giá treo động cơ.




*Để ráp bu lông giảm xóc sau được rễ dàng, nâng nhẹ bánh sau và khớp bu lông vào lỗ bu lông.*

*Gạt chân chống đứng lên trước khi bắt ốc giá treo động cơ.*

Ráp và siết bu lông bắt đầu trên giảm xóc sau.

Vặn chặt ốc treo động cơ theo đúng mômen lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT:**
**Bu lông bắt đầu trên giảm xóc sau**
**69 N.m (7,0 kgf.m, 51 lbf.ft)**

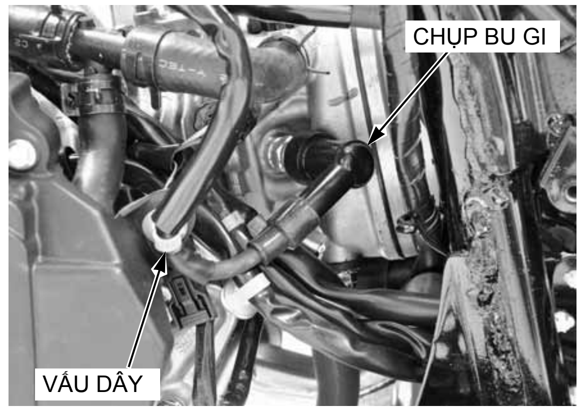


Tháo nút và nối ống xi phông vào két tản nhiệt.
Tháo kẹp ra khỏi ống xi phông.
Cố định ống xi phông vào dẫn hướng ống.




*Đi bó dây hợp lý (trang 24-15).*

Nối chụp bugi vào bugi.
Cố định vấu dây vào ốp két tản nhiệt.




*Đi bó dây hợp lý (trang 24-15).*

Cố định các vấu dây sau vào khung:

– Vấu bó dây động cơ
– Vấu dây máy phát/cảm biến CKP
– Vấu dây mô tơ khởi động

Cố định các dây sau vào kẹp:

– Bó dây động cơ
– Dây máy phát/cảm biến CKP
– Dây mô tơ khởi động




Cố định các dây sau vào dẫn hướng:

– Bó dây động cơ
– Dây máy phát/cảm biến CKP
– Dây mô tơ khởi động

Nối theo thứ tự sau:

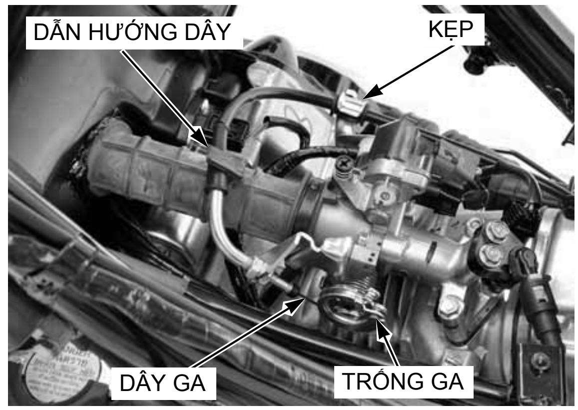
– Đầu nối 5P máy phát/cảm biến CKP
– Đầu nối 2P mô tơ khởi động



Nối đầu nối 10P (Đen) bó dây động cơ và cố định nó vào giá.
Lắp dây mát vào đúng vị trí, ráp và siết bu lông.



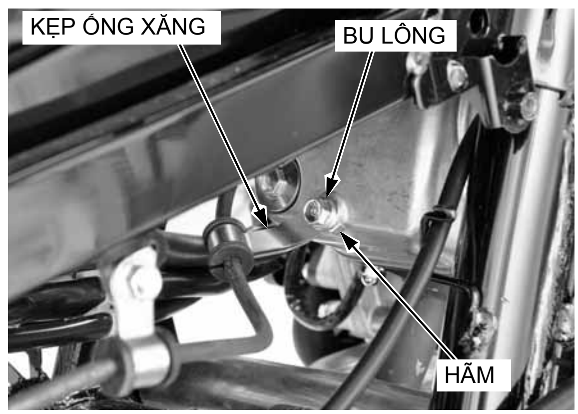

Nối dây ga vào trống ga.
Cố định dây ga vào dẫn hướng và kẹp.




*Đảm bảo hãm của kẹp nằm đúng vị trí.*

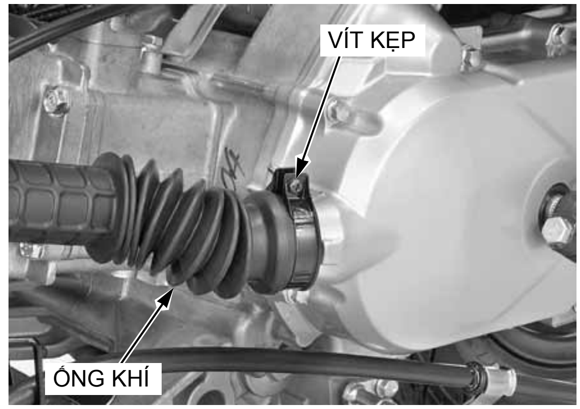
Lắp kẹp ống vào đúng vị trí, ráp và siết bu lông.

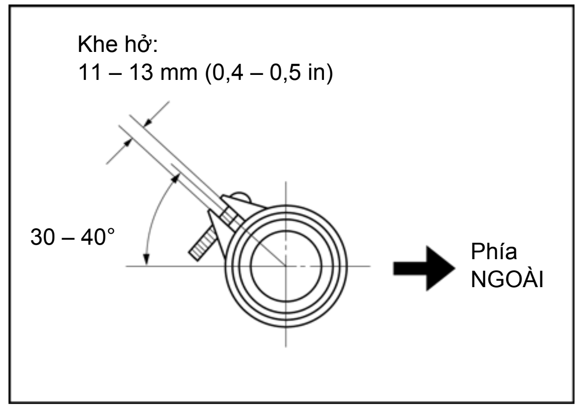
- Xe này sử dụng chất liệu nhựa cho các bộ phận của ống dẫn xăng. Không được làm cong hoặc xoắn ống.



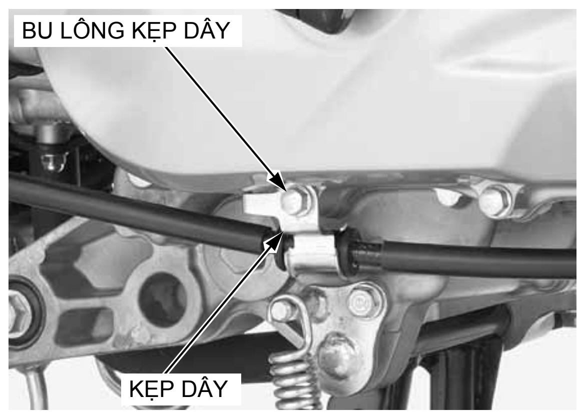
Nối ống khí vào ốp vách máy trái.

Lắp kẹp ống nối theo góc độ tiêu chuẩn như hình bên. Siết vít kẹp sao cho khe hở giữa hai đầu kẹp là 11 – 13 mm (0,4 – 0,5 in).




Lắp kẹp dây vào đúng vị trí, ráp và siết bu lông kẹp dây.



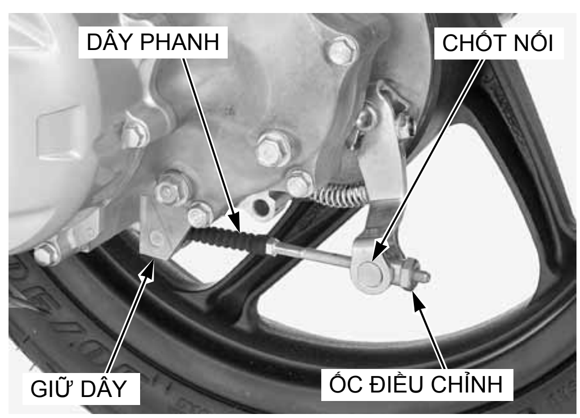

Cố định dây phanh sau bằng giữ dây.
Ráp chốt nối và ốc điều chỉnh.

Điều chỉnh như sau:

– Hành trình tự do tay ga (trang 4-5)
– Hành trình tự do cần phanh sau (trang 4-17)

Ráp theo trình tự sau:

– Kim phun (trang 24-72)
– Ốp dưới (trang 24-45)
– Ốp bên ống chính (trang 24-44).



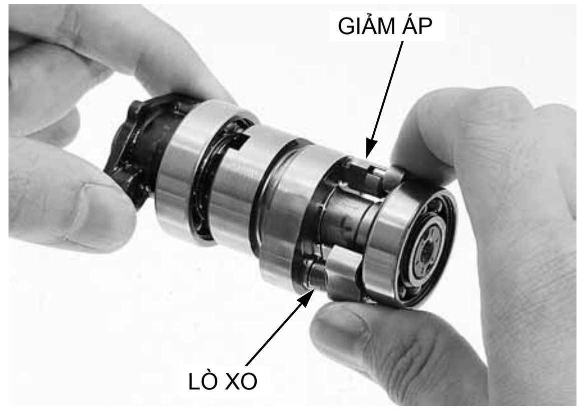
# TRỤC CAM

## KIỂM TRA ĐỐI TRỌNG GIẢM ÁP

Tháo trục cơ (trang 9-8).

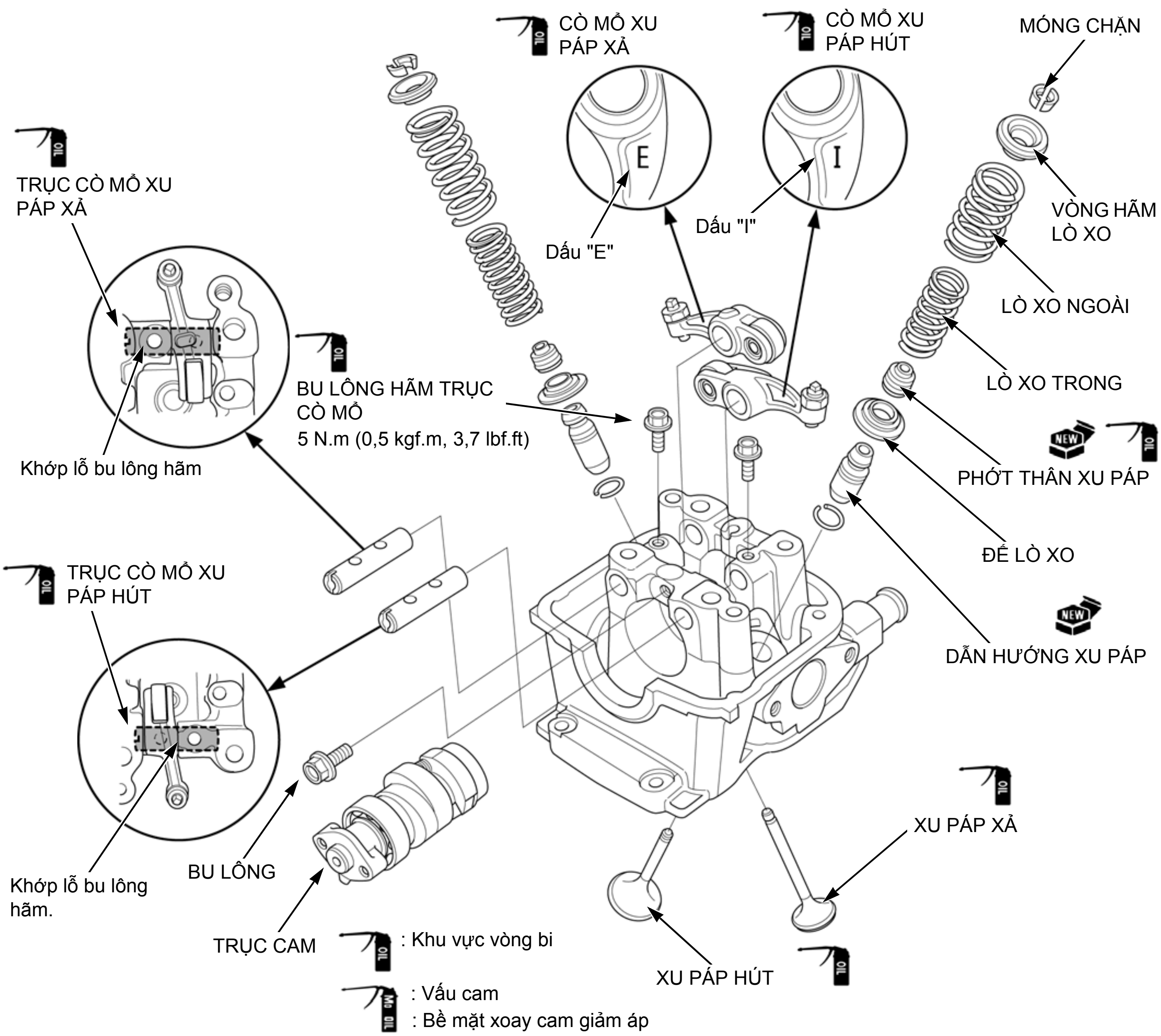
Xoay giảm áp bằng tay.
Đảm bảo chắc chắn giảm áp hoạt động êm và hồi về vị trí ban đầu bởi lực của lò xo.

Nếu hỏng giảm áp thì cần thay thế cả bộ trục cam.




# ĐẦU QUY LÁT

## THÁO RÃ/RÁP



# NGÀM PHANH

## THÁO

*Tránh để dầu phanh tràn ra ngoài có thể phá huỷ chi tiết sơn, cao su hoặc nhựa. Che phủ các chi tiết sơn, nhựa, cao su một cách cẩn thận bằng khăn mềm mỗi khi tiến hành bảo dưỡng hệ thống.*

Xả dầu phanh (trang 16-7).

Tháo như sau:

– Bố phanh (trang 16-9)
– Bu lông dầu/đệm kín
– Bu lông bắt ngàm phanh
– Ngàm phanh

## RÁP

Ráp ngàm phanh trước vào chân giảm xóc bên trái.
Ráp bu lông bắt ngàm phanh mới và siết chúng theo lực siết quy định.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 30 N.m (3,1 kgf.m, 22 lbf.ft)**

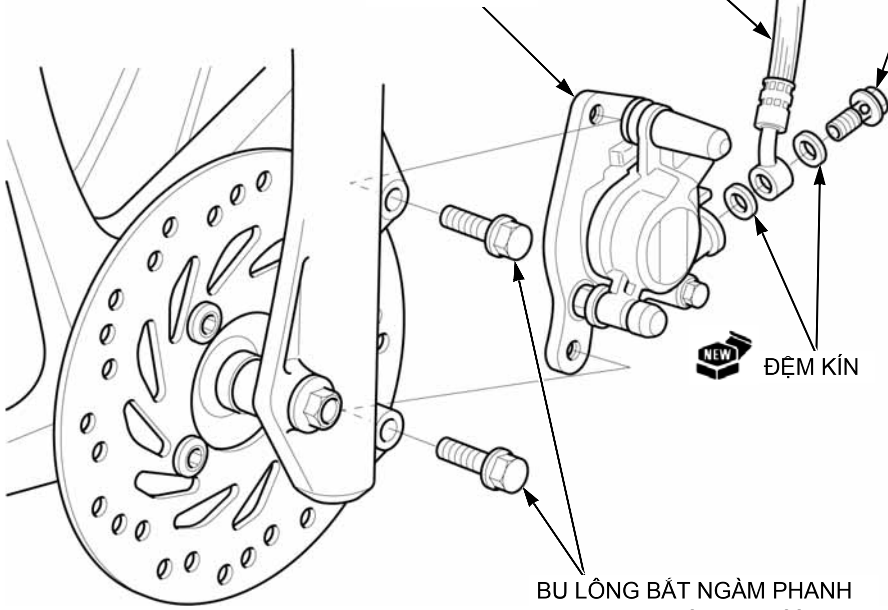
Nối ống phanh vào ngàm phanh bằng bu lông dầu và đệm kín mới.

*Siết bu lông dầu đồng thời đẩy khớp nối ống phanh chạm vào vòng hãm.*

Siết bu lông dầu theo lực siết quy định.

**MÔ MEN LỰC SIẾT:34 N.m (3,5 kgf.m, 25 lbf.ft)**

Ráp bố phanh (trang 16-9).
Đổ dầu phanh và xả khí hệ thống thủy lực (trang 16-7).



## THÁO RÃ/RÁP

Tháo như sau:

– Giá ngàm phanh
– Chụp chắn bụi chốt giá ngàm phanh
– Lò xo bố phanh

Phủ một tấm khăn lên piston.

*Không dùng khí áp suất cao hoặc để lỗ thổi khí quá gần cổng nạp.*

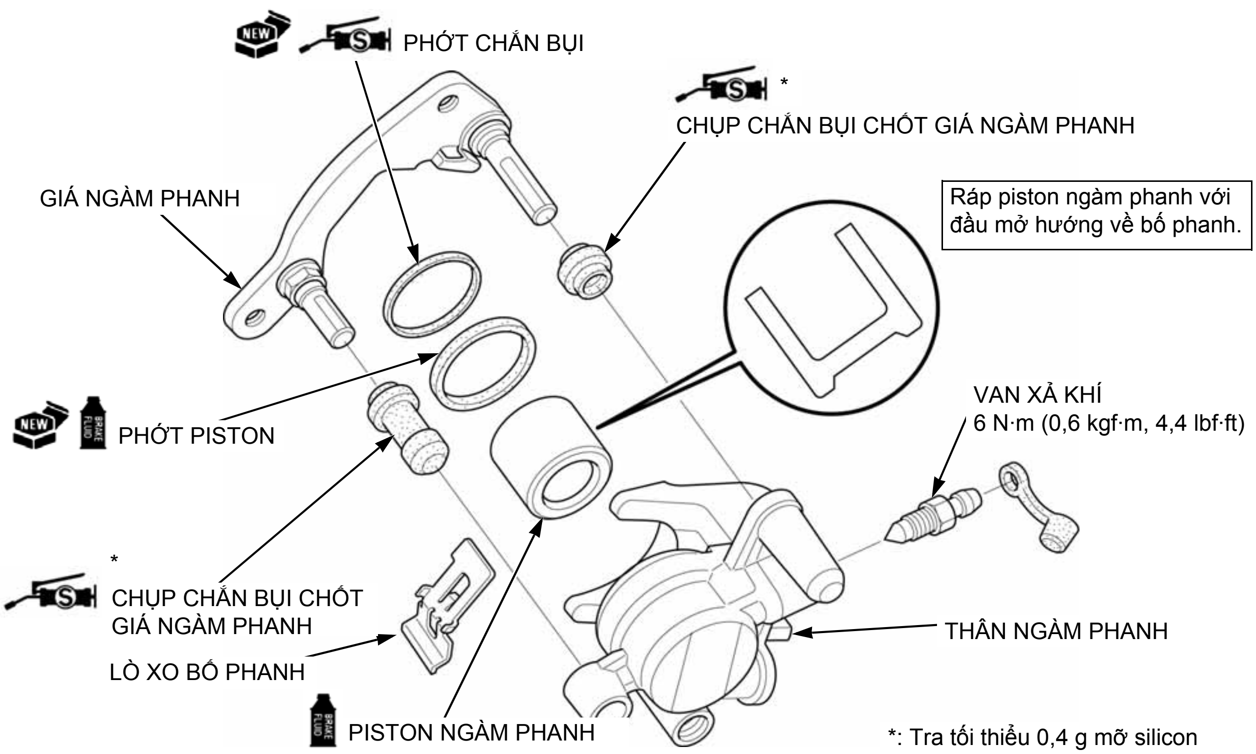
Đặt thân ngàm phanh sao cho piston hướng xuống và đưa đầu súng khí qua cổng nạp để tháo piston.



Tháo các phớt chắn bụi và phớt piston.

Ráp theo thứ tự ngược lại lúc tháo.

- Tra mỡ silicone vào phớt chắn bụi và chụp cao su chốt giá ngàm phanh.
- Bôi dầu phanh vào piston và phớt piston.
- Thay mới phớt chắn bụi và phớt piston.




## KIỂM TRA

Kiểm tra xy lanh ngàm phanh xem có bị khía, xước hoặc hỏng không.

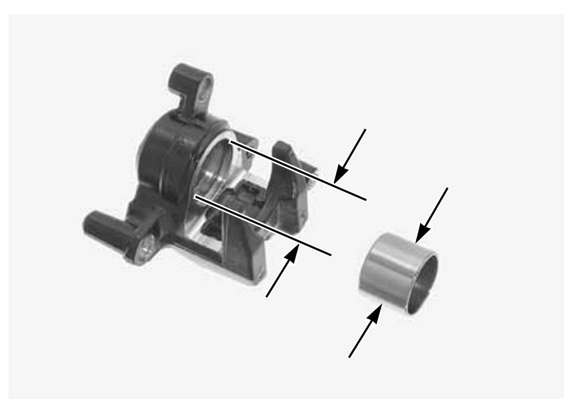
Đo đường kính trong xy ngàm phanh.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 32,090 mm (1,2634 in)**

Kiểm tra piston ngàm phanh xem có bị khía, xước hoặc hỏng không.

Đo đường kính ngoài piston ngàm phanh.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 31,94 mm (1,257 in)**



# GIẢM XÓC

## THÁO

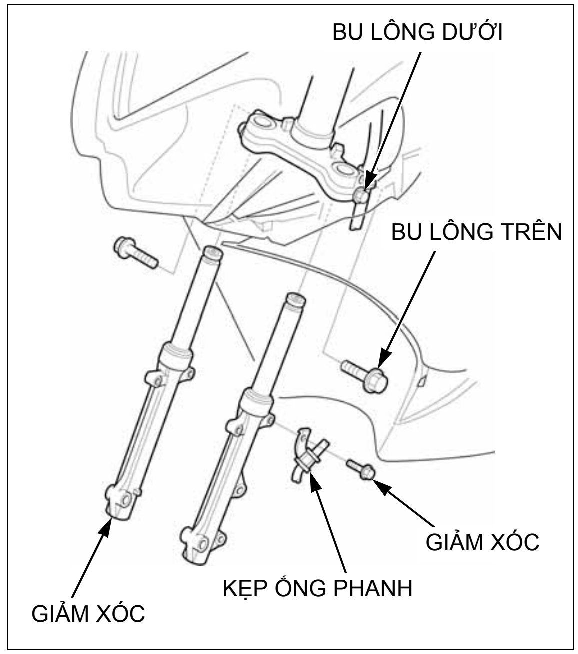
Tháo như sau:

– Chắn bùn trước (trang 3-4)
– Bánh trước (trang 14-7)
– Ngàm phanh trước (trang 24-89)

*Đỡ ngàm phanh trước bằng một đoạn dây để nó không bị treo trên ống phanh trước. Không xoắn ống phanh.*

Tháo bu lông và kẹp ống phanh ra khỏi giảm xóc trước bên trái.

Tháo bu lông kẹp phía trên của cầu giảm xóc.
Nới lỏng bu lông phía dưới của cầu bắt giảm xóc và tháo 2 giảm xóc trước.




## RÁP

Lắp ống giảm xóc vào cổ lái.

Ráp bu lông phía trên của cầu bắt giảm xóc.
Vặn chặt bu lông bắt cầu dưới giảm xóc theo lực siết quy định.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 64 N.m (6,5 kgf.m, 47 lbf.ft)**

Ráp kẹp ống phanh và siết chặt bu lông.

Ráp theo trình tự sau:

– Chắn bùn trước (trang 3-4)
– Bánh trước (trang 14-7)
– Ngàm phanh trước (trang 24-89)

# BÌNH ĐIỆN

## THÁO/RÁP

NOTE:

• Luôn vặn công tắc máy đến vị trí OFF trước khi tháo bình điện.

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.

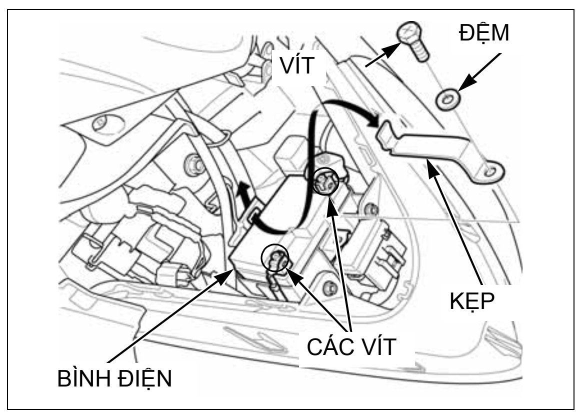
Tháo ốp trên trước (trang 24-33).

Tháo kẹp bằng cách tháo vít và đệm.

*Nối cực dương trước sau đó nối cực âm sau.*

Tháo các vít cực bình điện và tháo bình điện.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.




# TỤ ĐIỆN

## THÁO/RÁP

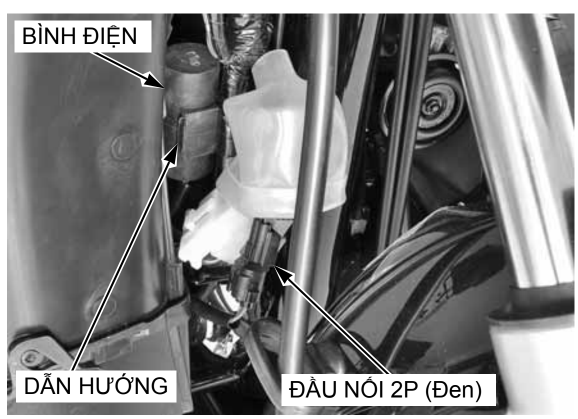
Tháo ốp dưới trước (trang 24-43).

Xoay công tắc máy sang vị trí OFF.

*Đi dây tụ điện chắc chắn (trang 24-15).*

Tháo đầu nối 2P tụ điện.
Tháo tụ điện bằng cách tách nó ra khỏi dẫn hướng.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



# TIẾT CHẾ/CHỈNH LƯU

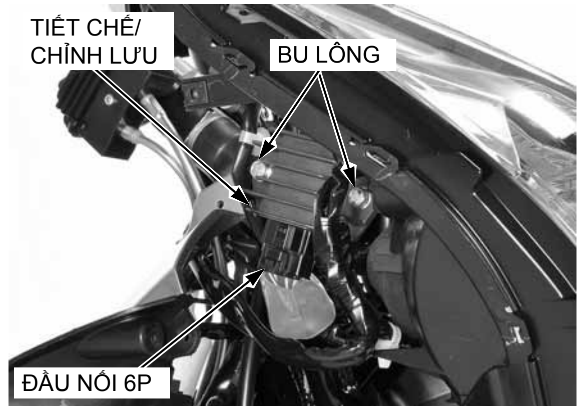
## THÁO/RÁP

Tháo ốp trước phải (trang 24-35).

Xoay công tắc máy sang vị trí OFF.

Tháo đầu nối 6P của tiết chế/chỉnh lưu.
Tháo 2 bu lông và tiết chế/chỉnh lưu.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.




## KIỂM TRA HỆ THỐNG

Tháo ốp trước phải (trang 24-35).

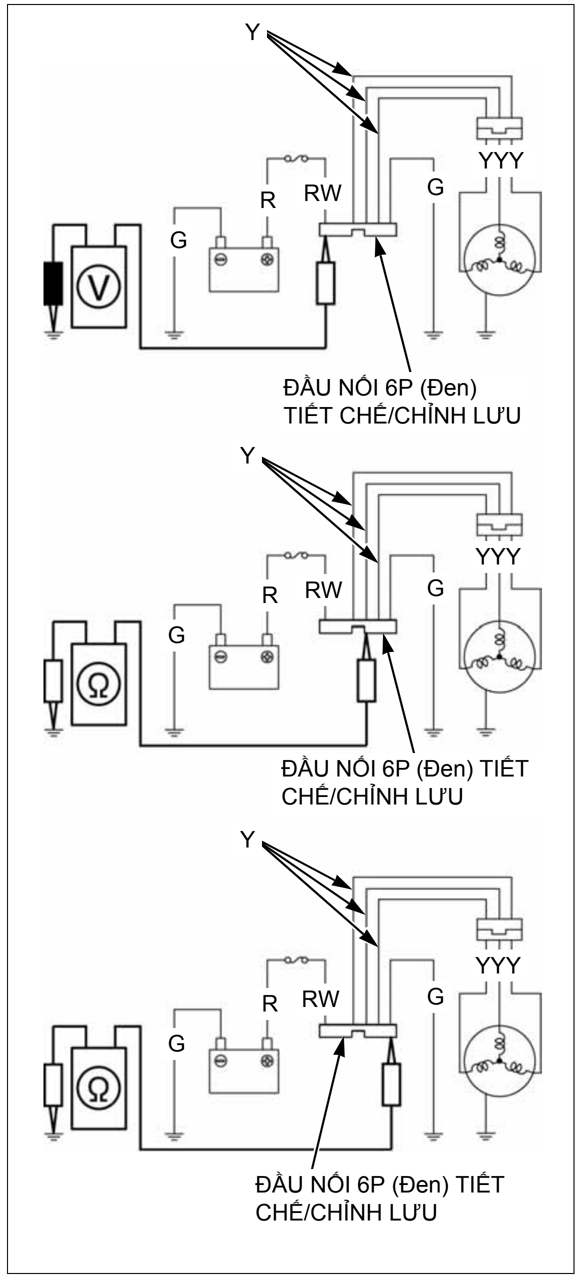
Tháo đầu nối 6P tiết chế/chỉnh lưu và kiểm tra tiếp xúc có bị lỏng hay đầu cực bị mòn không.

Nếu điện áp sạc đọc được (trang 17-13) vượt quá thông số kĩ thuật, kiểm tra các cực đầu nối tiết chế/chỉnh lưu (bên bó dây) như sau:

| Mục | Cực | Thông số |
|---|---|---|
| Dây sạc bình điện | Đỏ/Trắng (+) và Mát (–) | Điện áp bình điện nên ghi vào |
| Dây cuộn sạc | Vàng và Mát (–) | 0,2 – 1,0 Ω (tại 20°C/68°F) |
| Dây mát | Lục và mát | Phải liên tục |



Nếu tất cả các bộ phận của hệ thống sạc hoạt động bình thường và không bị lỏng các đầu nối thì thay thế bộ tiết chế/chỉnh lưu.



# RƠ LE ĐÈN BÁO RẼ

## KIỂM TRA

Trước khi tiến hành kiểm tra hệ thống, kiểm tra như sau:

- Tình trạng bình điện
- Cháy bóng đèn hoặc điện áp đèn không đúng tiêu chuẩn
- Cháy cầu chì
- Chức năng công tắc máy và công tắc đèn báo rẽ
- Lỏng đầu nối
- Hoạt động của còi

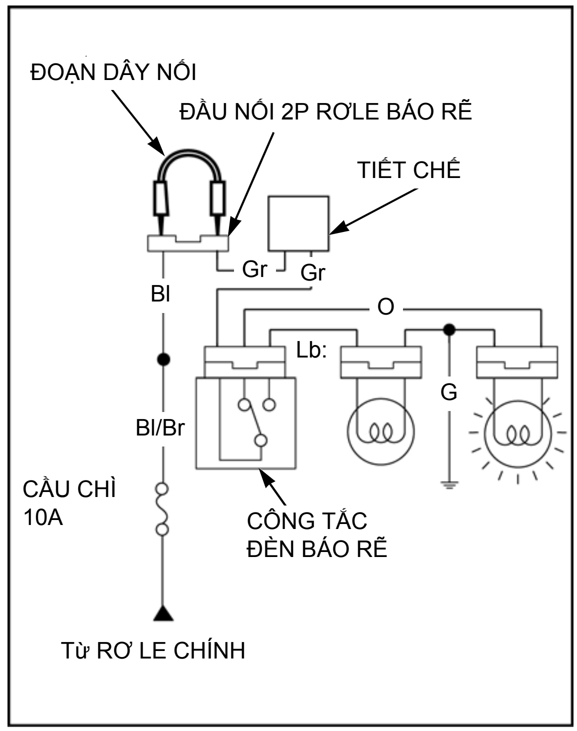



Tháo ốp trước tay lái (trang 24-36).

Tháo đầu nối 2P rơ le báo rẽ ra khỏi rơ le.

Ngắn các cực đầu nối 2P rơ le đèn báo rẽ bên bó dây bằng một đoạn dây nối.

**NỐI: Đen - Xám**




Bật công tắc máy ON.

Kiểm tra đèn báo rẽ bằng cách bật công tắc ON.

Nếu đèn sáng có nghĩa là rơ le đèn báo rẽ hỏng hoặc mối nối tiếp xúc kém.

Nếu đèn không sáng, bó dây bị đứt.

# ĐÈN SOI BIỂN SỐ

## THAY BÓNG ĐÈN

Tháo các vít ra.

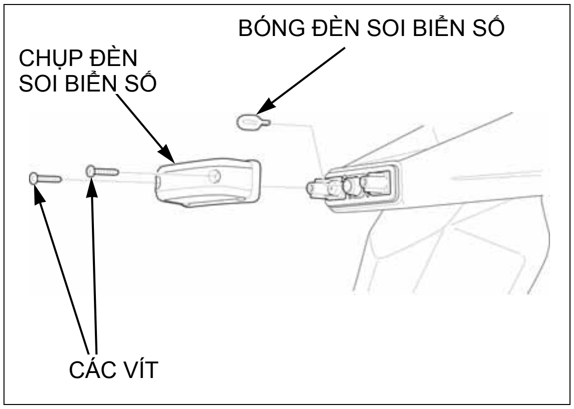
*Cẩn thận không làm hỏng các chụp đèn.*

Tháo chụp đèn sau về phía sau.

Tháo bóng đèn soi biển số ra khỏi đui đèn và thay mới.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: Vít chụp đèn soi biển số 1 N.m (0,1 kgf.m, 0,7 lbf.ft)**




## THÁO/RÁP

Tháo ốp đèn soi biển số (trang 24-40).

Tháo đầu nối dây đèn soi biển số.

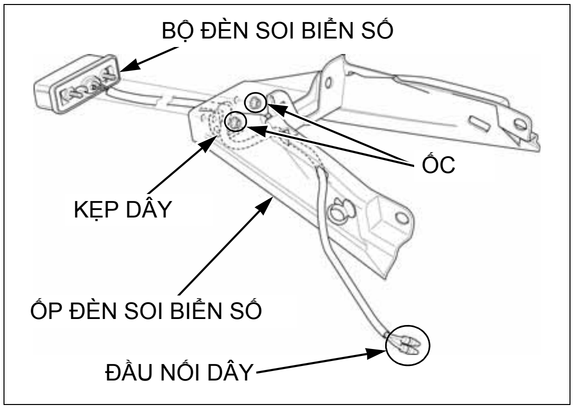
Tách kẹp dây ra.

Tháo 2 ốc và bộ đèn soi biển số.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: Ốc bắt bộ đèn soi biển số 4,3 N.m (0,4 kgf.m, 3 lbf.ft)**

*Đi bó dây hợp lý (trang 24-15).*

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.




# ĐÈN TRƯỚC

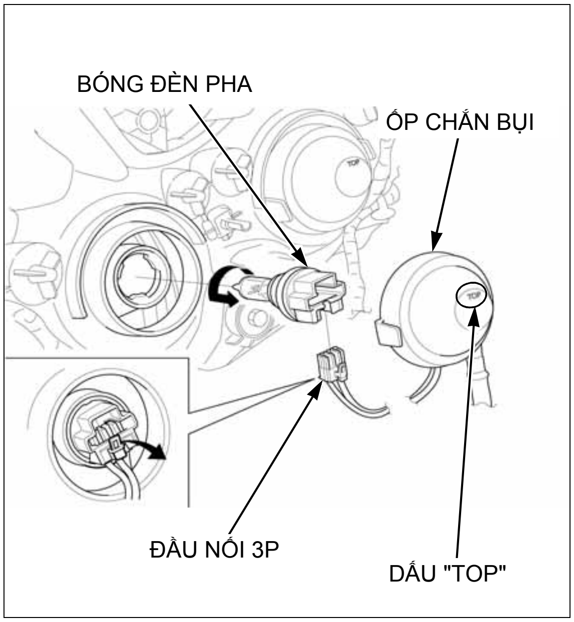
## THAY BÓNG ĐÈN

Tháo ốp cạnh trước (trang 24-43).

Tháo nắp chắn bụi ra khỏi bộ đèn pha.
Tháo đầu nối 3P đèn pha.
Tháo bóng đèn pha bằng cách xoay ngược kim đồng hồ.

Lắp bóng đèn pha vào bộ đèn pha bằng cách xoay theo chiều kim đồng hồ.
Nối đầu nối 3P đèn pha.

Lắp nắp chắn bụi với dấu TOP hướng lên trên.

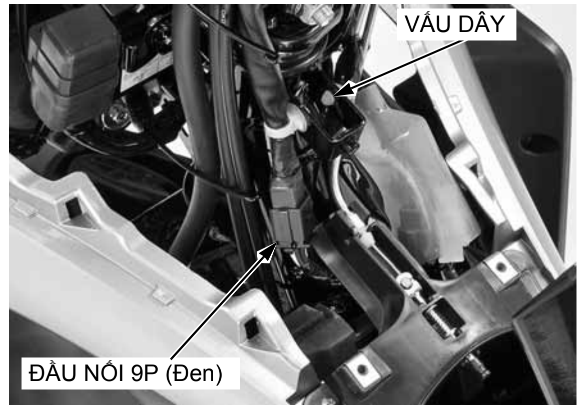


## THÁO/RÁP

Tháo như sau:

– Ốp ống chính (trang 24-34).
– Ốp trước (trang 24-35).

Tách vấu dây ra khỏi khung và tháo đầu nối 9P (Đen).



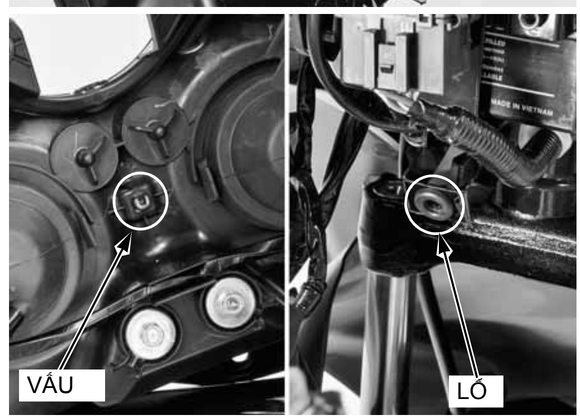

Tháo hai bu lông ra khỏi đèn pha.

Tháo bộ đèn pha đồng thời tách vấu ra khỏi lỗ trên khung.

*Đi bó dây hợp lý (trang 24-15).*

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



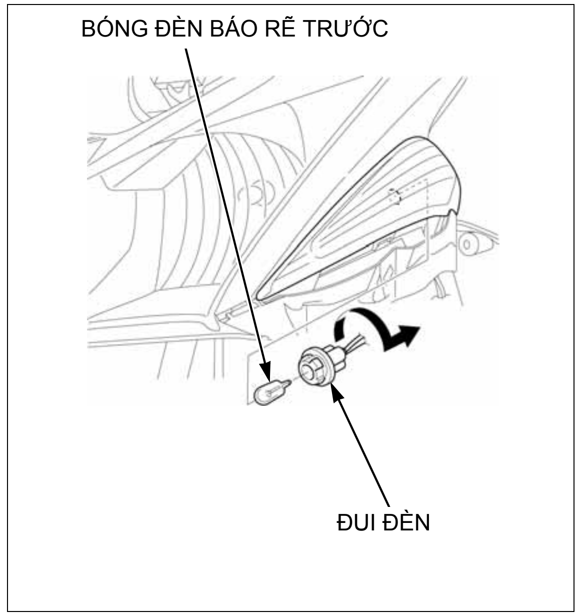
# ĐÈN TÍN HIỆU BÁO RẼ TRƯỚC

## THAY BÓNG ĐÈN

Tháo ốp cạnh trước (trang 24-43).

Tháo đui đèn báo rẽ trước ra khỏi cụm đèn bằng cách xoay ngược chiều kim đồng hồ.
Tháo bóng đèn ra khỏi đui đèn và thay thế bóng đèn mới.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

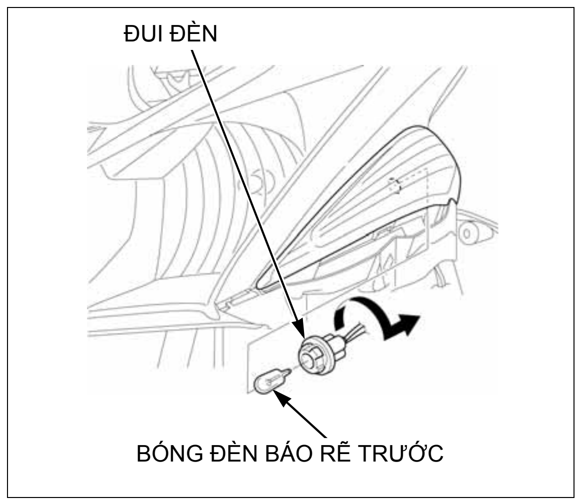



## THÁO/RÁP

Tháo ốp cạnh trước (trang 24-43).

Tháo đui đèn báo rẽ trước ra khỏi cụm đèn bằng cách xoay chúng ngược chiều kim đồng hồ.
Tháo bóng đèn ra khỏi đui đèn và thay thế bóng đèn mới.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



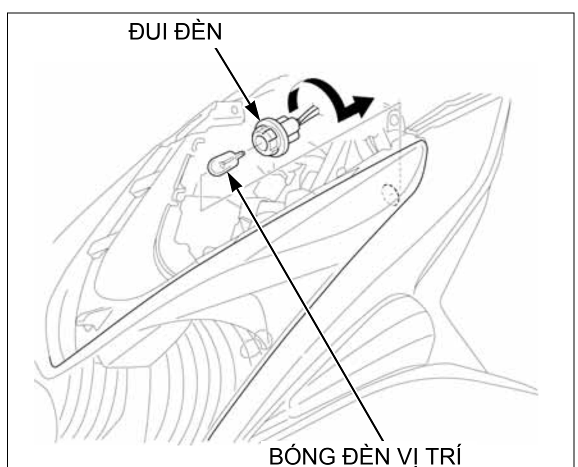

# ĐÈN VỊ TRÍ

## THAY BÓNG ĐÈN

Tháo ốp trên trước (trang 24-33).

Tháo đui đèn vị trí ra khỏi cụm đèn bằng cách xoay ngược chiều kim đồng hồ.
Tháo bóng đèn ra khỏi đui đèn và thay thế bóng đèn mới.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

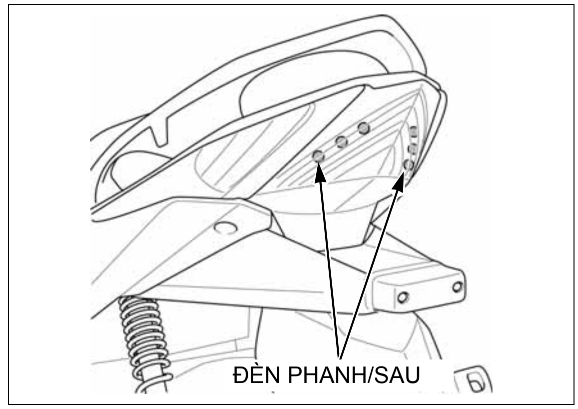


# ĐÈN PHANH/SAU

## KIỂM TRA ĐÈN PHANH/SAU

Xoay công tắc máy tới "ON" và kiểm tra hoạt động đèn phanh/sau.
Kiểm tra tất cả các LED trong bộ đèn phanh/sau có sáng khi bóp phanh trước và/hoặc tay phanh sau không.

Nếu có LED nào không sáng, thay thế bộ đèn phanh/sau.




## THÁO

Tháo như sau:

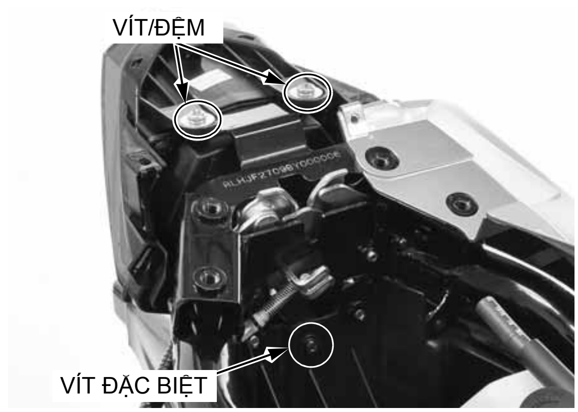
– Ốp thân phải (trang 24-41)

Tháo bu lông đặc biệt bắt bình dự trữ.
Tháo đầu nối 6P đèn phanh/sau ra.
Tách dây đèn phanh/sau ra khỏi kẹp và dẫn hướng.




Tháo như sau:

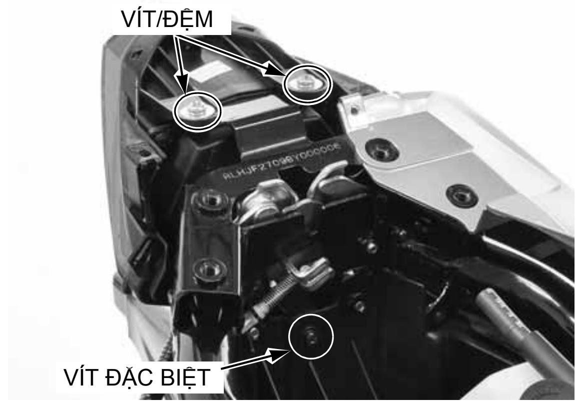
– Vít đặc biệt từ chắn bùn sau
– Hai vít/đệm vào bộ đèn phanh/sau




## RÁP

Ráp theo trình tự sau:

– Vít đặc biệt trên chắn bùn sau
– Hai vít/đệm từ bộ đèn phanh/sau



Ráp bu lông đặc biệt bắt bình dự trữ.

*Đi bó dây hợp lý (trang 24-15).*

Nối đầu nối 6P đèn phanh/sau.
Ráp dây đèn phanh/sau vào kẹp dây và dẫn hướng.
Ráp theo trình tự sau:

– Ốp thân phải (trang 24-41)




# ĐÈN TÍN HIỆU BÁO RẼ SAU

## THÁO/RÁP

Tháo ốp giữa sau (trang 24-39).

Tháo các vít ra.

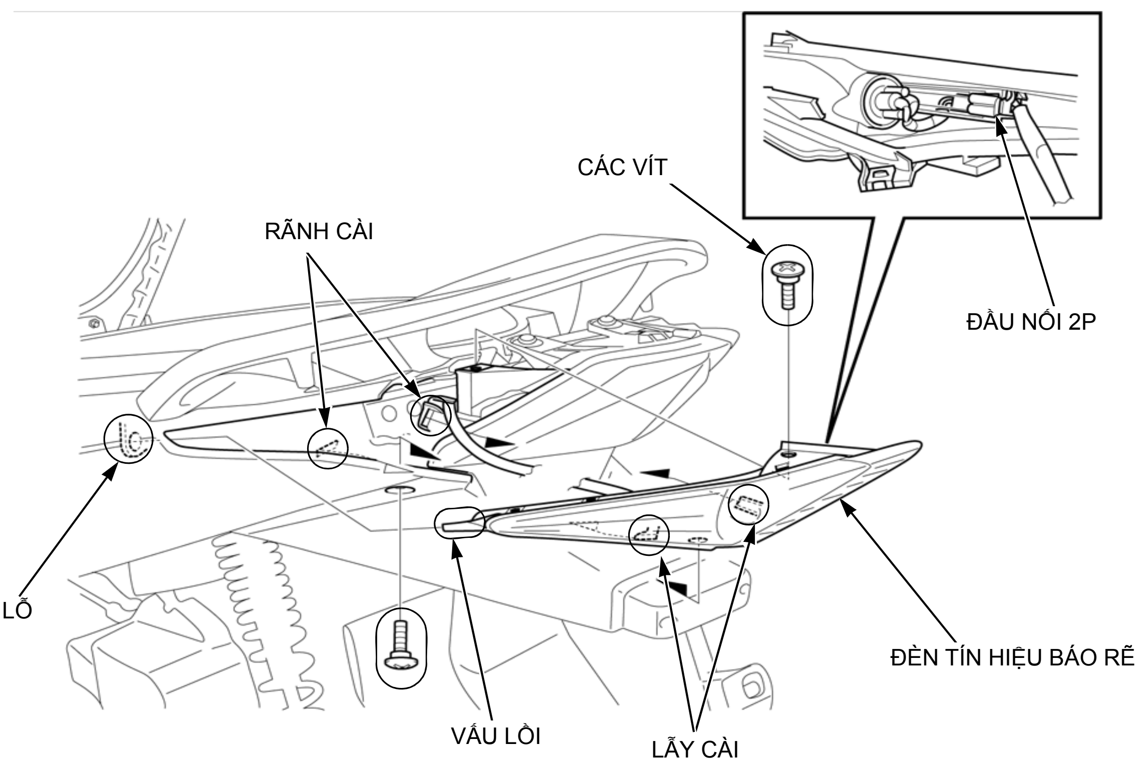
*Cẩn thận không làm hỏng các lẫy và rãnh.*

Tách lẫy/vấu từ rãnh/lỗ bằng cách kéo bộ đèn phanh/sau về phía sau.

Tháo đầu nối 2P ra khỏi bộ đèn báo rẽ.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

BÊN TRÁI:



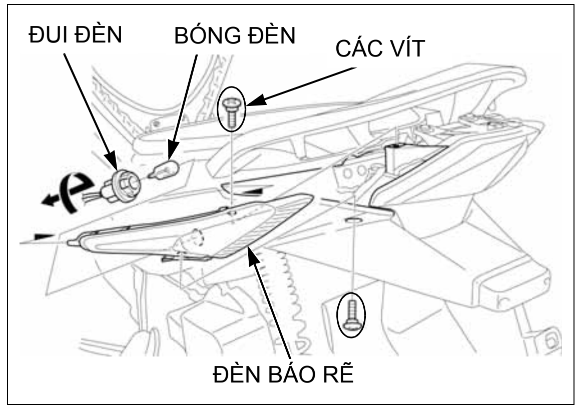
### THAY BÓNG ĐÈN

Tháo ốp giữa sau (trang 24-39).

Tháo các vít ra.

Kéo nhẹ bộ đèn báo rẽ về phía sau và tháo ra.
Tháo đui đèn bằng cách vặn nó ngược chiều kim đồng hồ.
Tháo bóng đèn báo rẽ ra khỏi đui đèn và thay mới.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



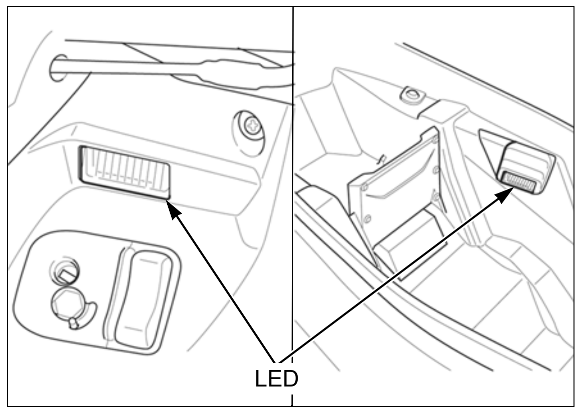

## ĐÈN CÔNG TẮC MÁY/ĐÈN HỘP ĐỰNG ĐỒ

### KIỂM TRA ĐÈN LED

Kiểm tra hệ thống xác định vị trí xe (trang 24-31).

Kiểm tra đèn LED có sáng khi hệ thống xác định vị trí hoạt động không.

Nếu LED nào không sáng thì thay mới.




### THÁO/RÁP

#### ĐÈN CÔNG TẮC MÁY

Tháo ốp trên trước (trang 24-33).

Tháo đầu nối đèn công tắc máy.



**ĐÈN HỘP ĐỰNG ĐỒ**

Mở khóa yên ra.

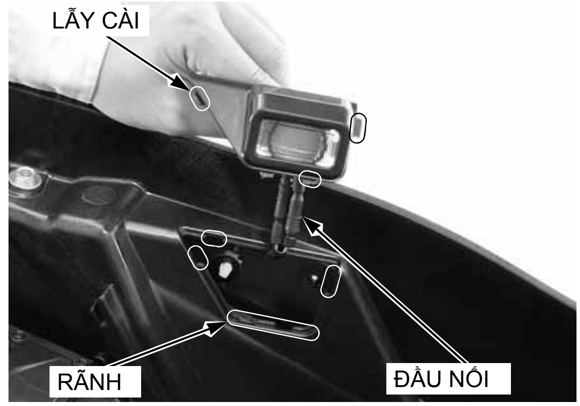
*Cẩn thận không làm hỏng các vấu, lẫy và rãnh.*

Tách các lẫy trên đèn hộp đựng đồ ra khỏi rãnh trên hộp đựng đồ.

Tháo đầu nối đèn hộp đựng đồ.

Tháo như sau:

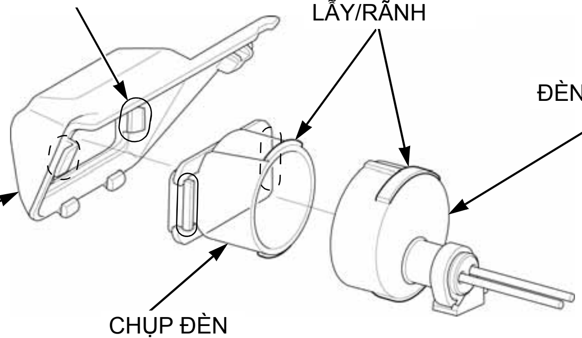
– Nắp đèn hộp đựng đồ
– Chụp đèn
– Đèn hộp đựng đồ




*Khớp rãnh vào lẫy.*

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

ĐÈN HỘP ĐỰNG ĐỒ:




# ĐỒNG HỒ TỐC ĐỘ

## THÁO/RÁP

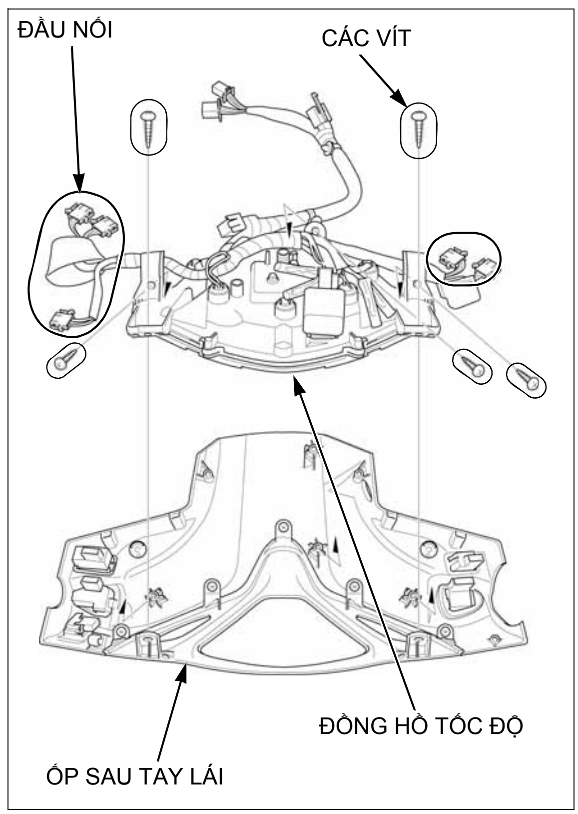
Tháo ốp sau tay lái (trang 24-37).

Tháo các đầu nối sau:

– Đầu nối 3P công tắc pha/cốt
– Xoay đầu nối 3P công tắc báo rẽ
– Đầu nối (Đen) 3P công tắc còi
– Đầu nối (Đen) 3P công tắc đề
– Đầu nối 4P công tắc đèn

Tháo 5 vít và bộ đồng hồ tốc độ ra khỏi ốp sau tay lái.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



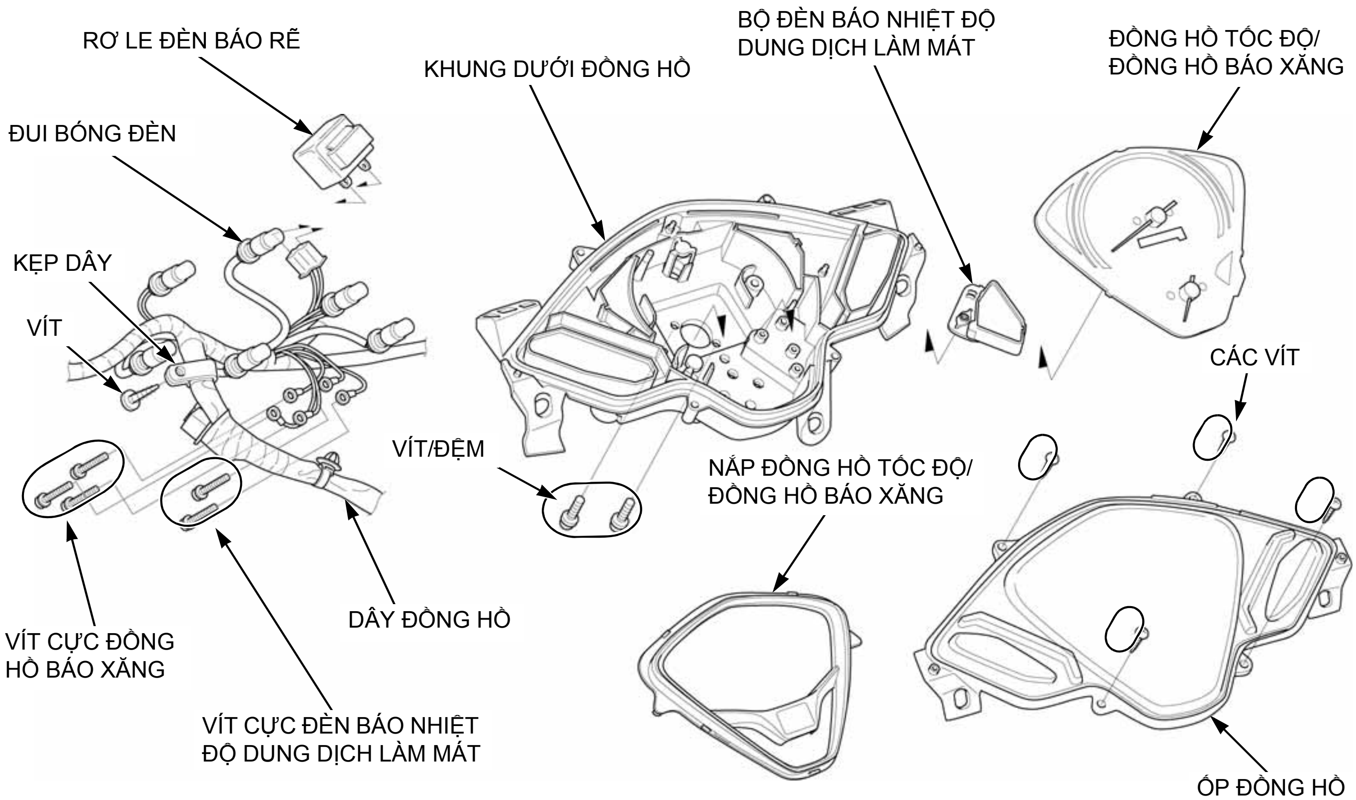
## THÁO RÃ/RÁP

Tháo như sau:

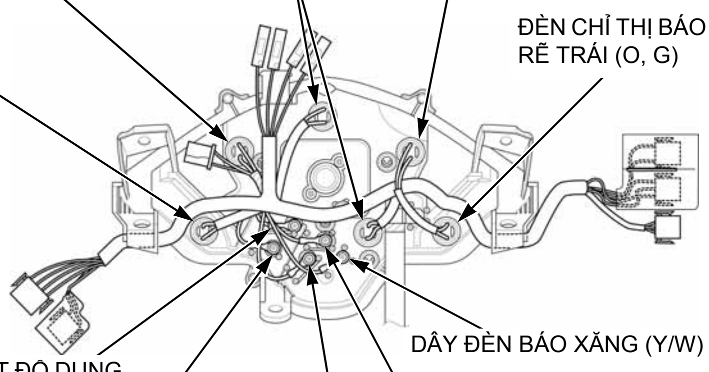
– Rơ le đèn báo rẽ
– Đui bóng đèn
– Các vít cực và các cực dây
– Vít kẹp dây và bó dây phụ đồng hồ tốc độ
– Bốn vít và kính đồng hồ
– Nắp đồng hồ tốc độ/đồng hồ báo xăng
– Hai vít/đệm bộ đồng hồ và bộ đồng hồ tốc độ/đồng hồ báo xăng
– Bộ đèn báo nhiệt độ dung dịch làm mát
– Nắp dưới đồng hồ

Ráp theo thứ tự ngược lại lúc tháo.

- Cẩn thận không để lại dấu tay lên bảng đồng hồ.
- Đi bó dây công tơ mét như hình vẽ.




ĐI DÂY ĐỒNG HỒ TỐC ĐỘ:



# ĐÈN BÁO NHIỆT ĐỘ DUNG DỊCH LÀM MÁT

## KIỂM TRA HỆ THỐNG

- Đèn báo nhiệt độ dung dịch làm mát sáng khi nhiệt độ dung dịch làm mát cao hơn nhiệt độ quy định.
- Trước khi thực hiện kiểm tra hệ thống, đảm bảo chắc chắn các mục sau là bình thường.
  – Hệ thống làm mát
  – Tình trạng bình điện
  – Cháy cầu chì
  – Các đèn đồng hồ khác

Bật công tắc máy ON và kiểm tra đèn báo nhiệt độ dung dịch làm mát.

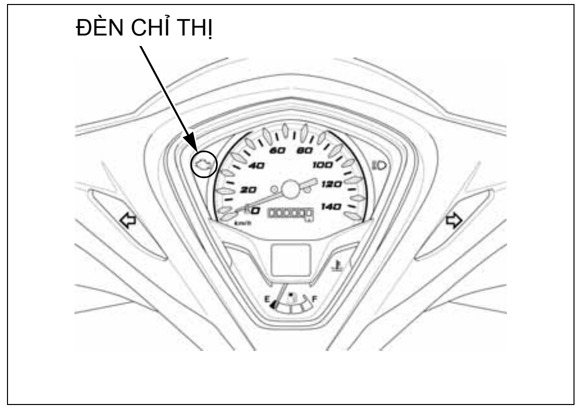
Khi động cơ nguội thì đèn báo sẽ không sáng.

Tháo nắp bảo dưỡng ra (trang 24-38).

Tháo đầu nối 2P (Đen) cảm biến nhiệt độ dung dịch làm mát động cơ (ECT).

Ngắn cực đầu nối cảm biến ECT bên bó dây bằng một dây nối.

**NỐI: Hồng/Trắng – Lục/Đỏ**




Xoay công tắc máy ON và kiểm tra đèn chỉ thị.

*Không để các cực nối nhau bằng đoạn dây trong thời gian dài vì nó có thể làm hỏng đèn chỉ thị.*

Đèn báo sẽ sáng.

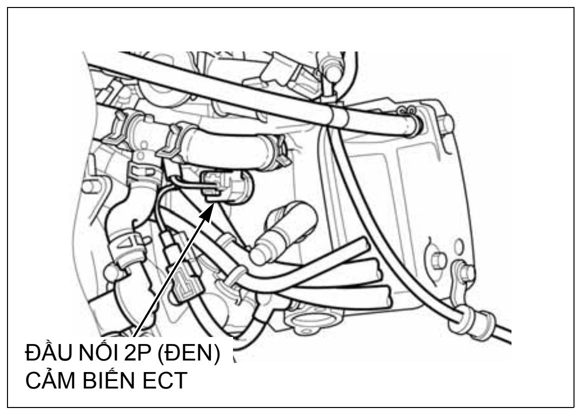
Nếu đèn báo sáng khi động cơ nguội, kiểm tra như sau:

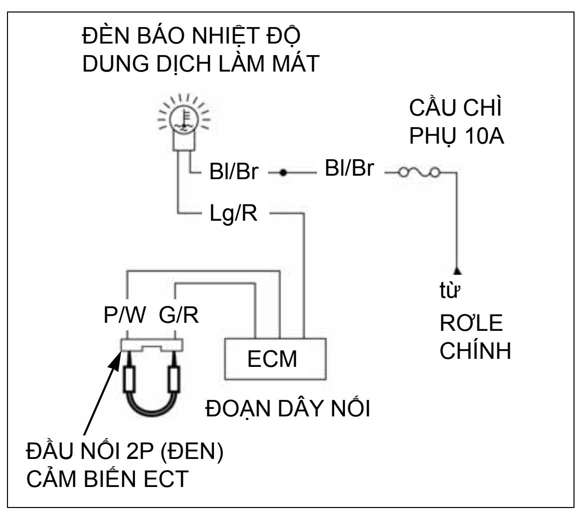
– Dây Lục nhạt/Đỏ giữa đồng hồ và ECM có bị ngắn mạch không.
– Dây Hồng/Trắng giữa cảm biến ECT và ECM có ngắn mạch không.
– Cảm biến ECT (trang 6-45)
– Bộ đèn chỉ thị có bị ngắn mạch không

Nếu đèn báo tắt khi ngắn cực đầu nối cảm biến ECT thì kiểm tra như sau:

– Dây Lục nhạt/Đỏ giữa đồng hồ và ECM có bị đứt mạch không.
– Dây cảm biến ECT có bị đứt không
– Bộ đèn có bị đứt mạch không

Nếu thông tin trên là bình thường, thì thay thế ECM mới sau đó kiểm tra lại.



# ĐIỆN TRỞ

## KIỂM TRA

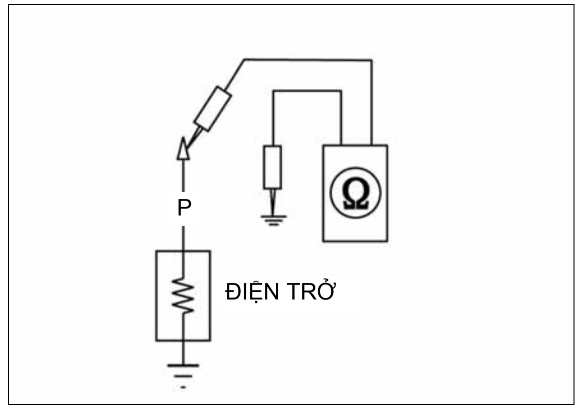
Tháo ốp dưới trước (trang 24-43).

Tháo đầu nối dây Hồng điện trở.

Đo điện trở giữa cực dây Hồng bên điện trở và mát.

**TIÊU CHUẨN: 9,5 – 10,5 Ω (20°C/68°F)**

Nếu giá trị đo được vượt quá tiêu chuẩn thì thay thế điện trở mới.



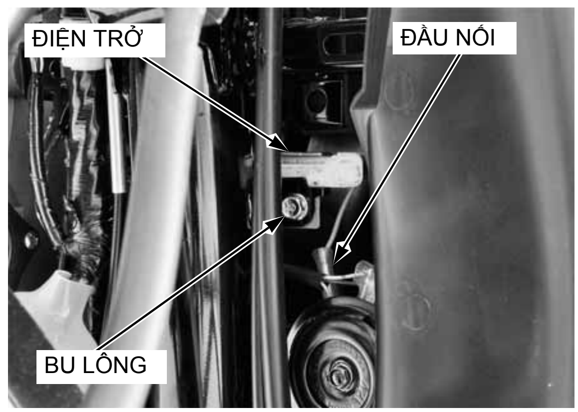

## THÁO/RÁP

Tháo ốp dưới trước (trang 24-43).

Tháo đầu nối dây Hồng điện trở.

Tháo bu lông và điện trở.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



# HỆ THỐNG XÁC ĐỊNH VỊ TRÍ XE

- Chìa khóa chính tích hợp các mạch điện tử. Không được làm rơi và va đập chìa khóa chính vào vật cứng và không được để nó ở nơi mà nhiệt độ có thể tăng lên. Không để chìa khóa chính trong nước với thời gian kéo dài như để trong quần áo khi giặt.
- Hệ thống xác định vị trí xe có thể lưu trữ 3 mã điều khiển từ xa (Ba mã có thể được đăng ký.)
- Không để điện thoại di động hoặc các thiết bị có sóng radio trong hộp đựng đồ. Tần số sóng radio sẽ làm gián đoạn hệ thống xác định vị trí xe.
- Không được sửa đổi hệ thống xác định vị trí xe vì có thể dẫn đến bị sai.
- Thay LED và loa chính hiệu.
- Trước khi cài đặt và đăng ký chìa khóa chính, đảm bảo nút kích hoạt hoạt động bình thường và không ở chế độ im lặng.

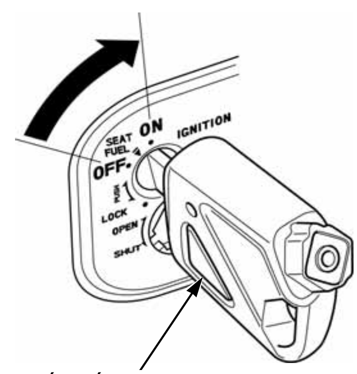
## QUY TRÌNH ĐĂNG KÝ CHÌA KHÓA CHÍNH MỚI

**Khi chìa khóa chính bị mất hoặc cần thêm chìa khóa chính dự phòng:**

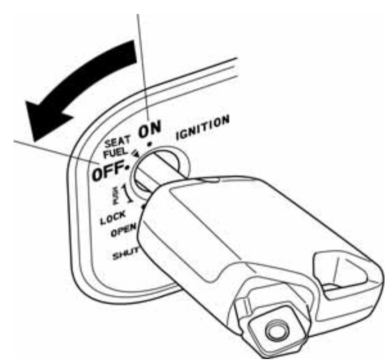
Lấy chìa khóa chính mới.

Cắm chìa khoá chính vào công tắc máy.

Vặn công tắc máy từ vị trí OFF tới ON.
Trong vòng 5 giây, thì nhấn nút kích hoạt 1 lần sau đó xoay chìa khóa chính từ ON tới OFF.
Lặp lại quy trình trên 3 lần.
Trong vòng 5 giây, xoay chìa khóa chính từ OFF tới ON. Nhấn nút kích hoạt để nhập chế độ đăng ký chìa khoá chính(đèn sáng và loa kêu).
Trong vòng 10 giây, thì lại nhấn nút kích hoạt một lần để đăng ký chìa khóa chính(đèn sáng và loa kêu), sau đó xoay chìa khóa chính từ ON tới OFF. Chìa khóa chính mới sẽ được đăng ký.




NÚT KÍCH HOẠT




## CÀI ĐẶT MỨC ÂM LƯỢNG

Chèn chìa khoá chính vào công tắc máy.

Vặn công tắc máy từ vị trí OFF tới ON.
Trong vòng 5 giây, thì nhấn nút kích hoạt 2 lần sau đó xoay chìa khóa chính từ ON tới OFF.
Lặp lại quy trình trên 3 lần.

Trong vòng 5 giây, vặn công tắc máy từ vị trí OFF tới ON và nhấn nút kích hoạt 1 lần để nhập chế độ cài đặt (đèn sáng và loa kêu)
Trong vòng 60 giây, nhấn nút kích hoạt một lần để cài đặt mức âm lượng loa, sau đó xoay chìa khóa chính từ ON tới OFF.Mức âm lượng loa sẽ được cài đặt.

## CÀI ĐẶT KIỂU ÂM THANH

Chèn chìa khoá chính vào công tắc máy.

Vặn công tắc máy từ vị trí OFF tới ON.
Trong vòng 5 giây, thì nhấn nút kích hoạt 3 lần sau đó xoay chìa khóa chính từ ON tới OFF.
Lặp lại quy trình trên 3 lần.
Trong vòng 5 giây, vặn công tắc máy từ vị trí OFF tới ON và nhấn nút kích hoạt 1 lần để nhập chế độ cài đặt (đèn sáng và loa kêu).

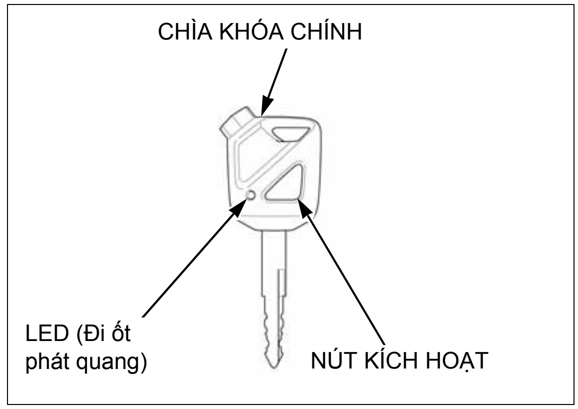
Trong vòng 60 giây, nhấn nút kích hoạt một lần để cài đặt kiểu âm thanh loa, sau đó xoay chìa khóa chính từ ON tới OFF.Kiểu âm thanh loa sẽ được cài đặt.

### CHẾ ĐỘ IM LẶNG TẠM THỜI

Nhấn và giữ nút kích hoạt 2 giây.

LED trên chìa khóa chính sẽ thay đổi từ lục sang đỏ thì hệ thống xác định vị trí xe sẽ được cài đặt chế độ im lặng tạm thời.

Thực hiện quy trình tương tự để thoát chế độ im lặng tạm thời.




### KIỂM TRA

Trước khi tiến hành kiểm tra hệ thống xác định vị trí xe, kiểm tra như sau:

– hệ thống không cài đặt chế độ im lặng
– tình trạng bình điện
– cháy cầu chì dự phòng
– lỏng đầu nối
– hệ thống điện khác vận hành bình thường

**HỆ THỐNG XÁC ĐỊNH VỊ TRÍ XE HOẠT ĐỘNG BÌNH THƯỜNG NHƯNG CHUÔNG KHÔNG KÊU**
• Hỏng loa

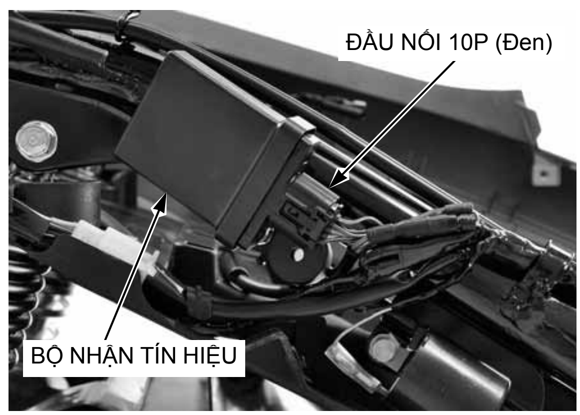
**HỆ THỐNG XÁC ĐỊNH VỊ TRÍ XE KHÔNG ĐÁP LẠI**
• Hỏng bộ nhận tín hiệu

## BỘ NHẬN TÍN HIỆU

### THÁO/RÁP

Tháo ốp thân phải xe ra (trang 24-41).

Tháo đầu nối 10P (Đen) bộ nhận tín hiệu.




Tháo bộ nhận tín hiệu bằng cách tách ra khỏi dẫn hướng.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



## KIỂM TRA BỘ NHẬN TÍN HIỆU

**1. Kiểm tra dây mát BỘ NHẬN TÍN HIỆU**

- Trước khi kiểm tra, đảm bảo bình điện được sạc đầy và cầu chì phụ trong tình trạng bình thường.

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.

Tháo đầu nối 10P (Đen) BỘ NHẬN TÍN HIỆU.

Kiểm tra thông mạch giữa đầu nối 10P (Đen) bộ nhận tín hiệu cạnh bó dây và mát.

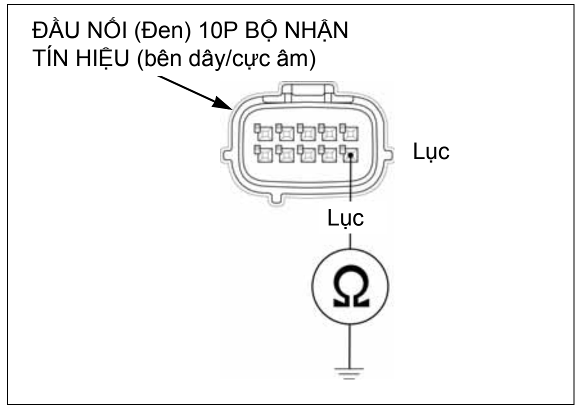
**DỤNG CỤ:**
**Đầu dò kiểm tra 07ZAJ-RDJA110**

**NỐI: Lục– Mát**

***Có thông mạch không?***

**CÓ** –SANG BƯỚC 2.

**KHÔNG**–Đứt mạch dây Lục.




**2. Kiểm tra dây nguồn BỘ NHẬN TÍN HIỆU**

Vặn công tắc máy sang vị trí OFF.

Tháo đầu nối 10P (Đen) BỘ NHẬN TÍN HIỆU.

Kiểm tra thông mạch giữa đầu nối 10P (Đen) BỘ NHẬN TÍN HIỆU cạnh bó dây và mát.

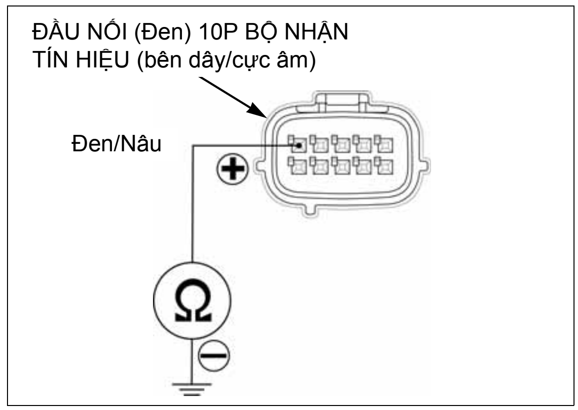
**DỤNG CỤ:**
**Đầu dò kiểm tra 07ZAJ-RDJA110**

**NỐI: Đen/Nâu – Mát**

***Có thông mạch không?***

**CÓ** –Thay mới BỘ NHẬN TÍN HIỆU loại tốt và kiểm tra lại.

**KHÔNG**–Đứt mạch dây Đen/Nâu.




# LOA

## THÁO/RÁP

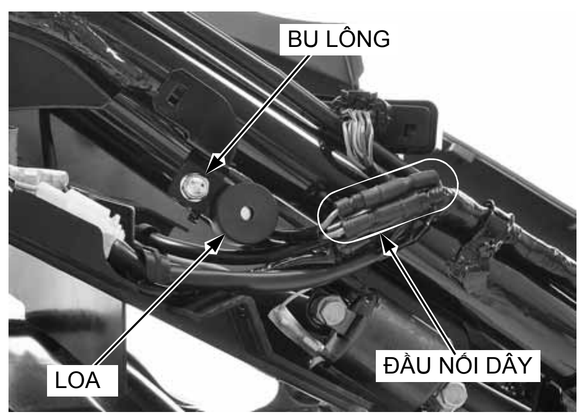
Tháo ốp thân phải xe ra (trang 24-41).

Tạm thời tháo bộ nhận tín hiệu bằng cách tách ra khỏi dẫn hướng.

Tháo đầu nối dây.

Tháo bu lông và loa.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

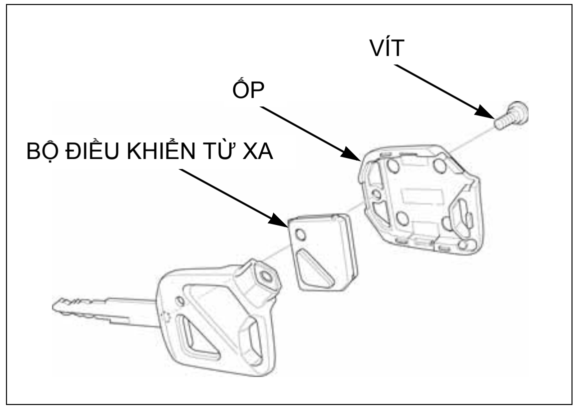


# CHÌA KHÓA CHÍNH

## THAY THẾ PIN BỘ ĐIỀU KHIỂN

- Không chạm vào mạch hoặc cực. Vì có thể gây ra sự cố.
- Cẩn thận tránh vỡ không được làm xước nắp chống thấm hoặc bụi bẩn lọt vào.
- Không tháo mạnh thân bộ điều khiển từ xa.

Tháo rã nắp chìa khóa chính bằng cách tháo vít.



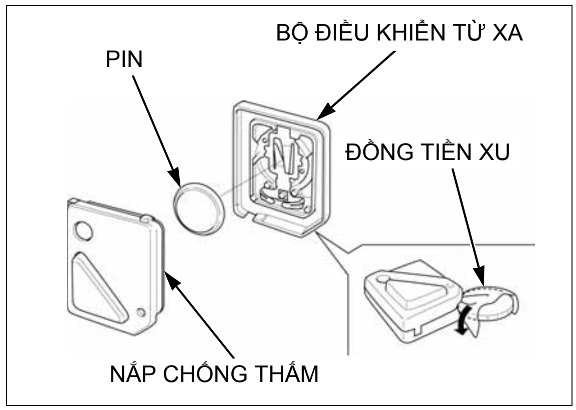

Tháo bộ điều khiển bằng đồng tiền xu hoặc đầu tua vít 2 cạnh có bọc vải mềm để chèn vào rãnh bên dưới của bộ điều khiển từ xa.

Thay pin mới với dấu âm (-) hướng lên.

**LOẠI PIN: CR 1220**

Đóng 2 nửa bộ điều khiển cùng về phía sau.

- Đảm bảo nắp chống thấm đặt đúng vào vị trí của nó.
- Xác nhận khe hở đồng bộ giữa nắp trên và dưới bộ điều khiển.



# SƠ ĐỒ DÂY ĐIỆN

